VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 20)
z dnia 28 marca 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 20)

28 marca 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– omówienie problemów występujących w procesie realizacji dużych inwestycji infrastrukturalnych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz,** sekretarz stanu, oraz **Anna Wypych-Namiotko** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Robert Dziwiński** główny inspektor nadzoru budowlanego, **Jerzy Zieliński** dyrektor departamentu Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii, **Lech Witecki** generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Marek Maj** przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli, **Michał Pikuła** p.o. naczelnika wydziału w Ministerstwie Finansów, **Janusz Rymsza** zastępca dyrektora Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, **Katarzyna Wieczorek** przedstawicielka Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, **Marek Kaproń** dyrektor Instytutu Techniki Budowlanej, **Wiktor Piwkowski** przewodniczący Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa, **Wojciech Malusi** prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, **Marek Michałowski** prezes Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa, **Ryszard Kowalski** prezes Związku Pracodawców Przemysłu Materiałów Budowlanych, **Adam Sochacki** przedstawiciel Polskiej Agencji Badawczej Budownictwa, **Miron Klomfas** przedstawiciel Kujawsko-Pomorskiej Organizacji Pracodawców „Lewiatan", **Łukasz Bernatowicz** przedstawiciel Business Center Club, **Konrad Jaskóła** prezes zarządu Polimex-Mostostal SA, **Lopez Jose Angel Andres** wiceprezes zarządu Mostostal Warszawa SA, **Artur Popko** dyrektor Dywizji Infrastruktury w Budimex SA.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury, które poświęcone jest omówieniu problemów występujących w procesie realizacji dużych inwestycji infrastrukturalnych. Witam bardzo serdecznie na dzisiejszym posiedzeniu pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza, panią minister Annę Wypych-Namiotko i wszystkie osoby im towarzyszące z szefem nadzoru budowlanego i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Witam bardzo serdecznie. Witam wszystkich naszych zaproszonych gości, przedstawicieli mediów i oczywiście najbardziej, jak już wspomniałem, wszystkich reprezentantów środowisk przedsiębiorców budowlanych.

Celem naszego dzisiejszego spotkania jest przede wszystkim wysłuchanie przedstawicieli dużych firm budowlanych. W obecnej kadencji Sejmu, na posiedzeniach Komisji, również na spotkaniach bardziej formalnych i mniej formalnych, również w obecności pana ministra Sławomira Nowaka, spotykaliśmy się z wykonawcami inwestycji infrastrukturalnych, tych większych i tych mniejszych, z podwykonawcami i zapoznawaliśmy z ich problemami. Myślę, że przyszedł też czas, żeby wysłuchać tych wszystkich, którzy odpowiadają za największe inwestycje w Polsce i je realizują. Chcieliśmy od państwa usłyszeć, z jakimi problemami się borykacie i jakie są największe problemy, które powodują, że często później w mediach słyszymy, a to o niedotrzymanych terminach, a to o zatorach płatniczych, a to o nienajlepszym wykonawstwie. Taki jest przekaz medialny. Chcielibyśmy, abyście państwo również mieli możliwość przedstawienia swoich racji.

Konwencja tego spotkania jest następująca. Przede wszystkim chcieliśmy wysłuchać państwa. Nie będzie tak, że najpierw będzie mówił pan minister, później Generalna Dyrekcja, później posłowie. Będzie odwrotnie, czyli najpierw wypowiedzą się przedstawiciele firm. Prosimy o dyscyplinę czasową wystąpień. Myślę, że jesteście przygotowani do dzisiejszego spotkania i jesteście państwo gotowi przedstawić nam informację sprawnie.

W tej chwili wiem, że zdecydował się i chce zabrać głos prezes spółki Polimex-Mostostal, pan Konrad Jaskóła. Otrzymaliśmy też wcześniej prezentację firmy Budimex. Nie zauważyłem do tej pory pana prezesa, ale jeżeli dojedzie, to oczywiście wypowie się, a jeżeli nie on, to inny przedstawiciel firmy Budimex. Prosiłbym o zgłaszanie się do sekretariatu; chętnie udzielimy głosu. Jeszcze prośba do strony rządowej, aby po wystąpieniach państwa, ustosunkowała się do tych wypowiedzi.

Jest to spotkanie, które da nam materiał do tego, żeby przy podejmowaniu decyzji legislacyjnych mieć też państwa opinie.

Rozumiem, że jest akceptacja dla takiego postępowania. To w takim razie proszę, panie prezesie. Pan prezes Konrad Jaskóła, proszę bardzo.

Prezes zarządu Polimex-Mostostal SA Konrad Jaskóła:

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Bardzo dziękuję za możliwość zabrania głosu. Pierwsze i najważniejsze stwierdzenie, które dotyczy każdego z nas, który realizuje odcinki autostrad i dróg szybkiego ruchu. Polimex realizuje w tej chwili, razem z warszawskim Mostostalem, dwa odcinki autostrady A-4: Szarów-Brzesko i Rzeszów-Jarosław oraz na autostradzie A-2 odcinek Stryków-Konotopa. Jest to odcinek 22– kilometrowy. Realizujemy także drogę krajową S-69 Bielsko-Żywiec oraz odcinek autostrady A-1, pierwszy w systemie „zaprojektuj-wybuduj”. Jest to odcinek Stryków-Tuszyn.

Jedną z podstawowych trudności, którą oczywiście ma cały sektor budowlany, a projekty drogowe realizują *de facto* firmy budowlane, jest sprawa zatorów płatniczych, wydolności płatniczych i przepływów finansowych. To jest podstawowa sprawa, która nas bardzo mocno nęka i boli.

Zaczynając od początku – w kontraktach mamy wmontowany taki zapis, że w momencie, kiedy powtarzamy badania geologiczne nośności gruntu i są odchylenia od tych wartości, które zostały przyjęte jako założenia do projektowania, to stosowana jest procedura zweryfikowania projektu. Tu się zaczyna ogromny problem tempa działania, tempa działania wszystkich instytucji, również i po naszej stronie, wszystkich instytucji, które powinny rozpatrywać tego typu rozbieżności i decydować dwojako. Decydować o weryfikacji projektu i niejednokrotnie decydować, czy weryfikować – chodzi o koszty realizacji tych zmian, jak również terminy realizacji.

Pierwsza rzecz, to jest sprawa wolnego tempa rozstrzygania tego typu problemów. To niezmiernie komplikuje i dezorganizuje życie obu stron.

Druga sprawa, co bardzo ważne, to sama procedura – od wykonania obiektu czy odpowiedniego, mierzalnego zakresu działania, do otrzymania gotówki, do otrzymania płatności. Jest to etap obrabiania tak zwanych przejściowych świadectw, który jest niezmiernie szczelny. W tej kwestii strona zamawiająca jest w ciasnych okowach regulacji. Tak ciasnych, że one niejednokrotnie paraliżują podejmowanie rozstrzygnięć i zatwierdzenie tych tak zwanych PŚP, czyli przejściowych świadectw płatności. Potem jest umówiony termin płatności w kontrakcie, czyli po zatwierdzeniu PŚP, faktura jest wystawiana natychmiast, a potem następuje oczekiwany termin płatności.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad widząc te problemy, jakie są, oczywiście mobilizuje swoje służby i my mobilizujemy swoje służby po to, żeby ten proces skrócić maksymalnie. Kiedyś trwał on 50-60 dni od wykonania obiektu, do uzyskania decyzji świadectwa przejściowego i wystawienia faktury. Również w ostatnim okresie czasu, w I kwartale ub. roku i w I kwartale tego roku, Dyrekcja Generalna, widząc wreszcie te problemy, idzie jakby w naszą stronę i skraca kontraktowe terminy płatności czy realizacji faktur.

Kolejna sprawa, to kwestia dużej niechęci, która również wynika z regulacji i z tej, jakby przeklętej obiekcji decydentów, co do reakcji tych instytucji i firm, które zostały odrzucone w procesie wyboru wykonawcy. Chodzi o akceptację zweryfikowanych kosztów,

które wynikają, jak wspomniałem, ze zmian projektowych. Panie dyrektorze Witecki, ja sobie zanotowałem osiem punktów, które pan dyrektor publicznie w sposób znakomity uznał, o których zacząłem mówić. Mówię „pan dyrektor Witecki", ale w tej chwili mam na myśli instytucję, a nie osobę. Więc pan dyrektor Witecki deklaruje, że w następnych kontraktach wszystkie te problemy będą widziane. To jest sprawa pokrycia kosztów, wydłużania terminów, szybkość rozstrzygania tych problemów, o których mówiłem, płatności za materiały nagromadzone na placu budowy, terminy płatności, płatności zaliczkowe, waloryzacja cen, o których mówiłem jako o wzroście kosztów. To także jest kwestia limitów kar. Były jeszcze dwie czy trzy sprawy, których nie zanotowałem. To jest bardzo pozytywne. Te problemy są widziane i jest deklaracja, że obie strony w czasie formułowania kontraktów, będą o tym pamiętać. „Wytniemy" tego typu problemy.

Sprawą otwartą pozostaje pytanie – co z projektami już realizowanymi? Jeśli widzą to obydwie strony, jeśli mają tyle problemów, to apeluję do dobrej woli, albo apeluję do rekapitulacji tej sytuacji, w jakiej już jesteśmy. Chodzi, jeszcze raz to mówię, o zasobność kasy i o to, żeby jeszcze mocniej wychodzić nam naprzeciw. Proszę zwrócić uwagę; jeśli wrócimy do pierwszej połowy albo do trzech kwartałów ubiegłego roku, to jeśli Polimex realizował obiektów za półtora miliarda złotych, to *de facto* przez jedną trzecią roku finansowaliśmy te projekty. A to było ok. pół miliarda złotych. Mimo tego, że Polimex ma rocznie sprzedaż o wartości sześciu miliardów złotych, to jest to ogromne obciążenie finansowe.

Ze względu na to, że w Polimexie ten zakres prac stanowi około 25% ogólnej sprzedaży, to my sobie jakoś będziemy radzić. Padać będą natomiast firmy średnie i małe, monotematyczne, monokulturowe. To już się dzieje. Do końca tego roku mamy jeszcze boom, hossę w budownictwie, jeśli chodzi o budżety. Ale jeśli w latach 2013-2014 będą one o połowę mniejsze, to w branży budowlanej zaczną się masowe bankructwa.

To jest kolejny problem i zmartwienie nas wszystkich, żeby w sposób maksymalny, przy tych niższych budżetach, zachować całą część zdrowego potencjału budowlanego. Natomiast dzisiaj, do załatwienia „od zaraz" jest, jeszcze raz podkreślam z całą siłą, sprawa płynności finansowych firm realizujących obecne kontrakty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Poproszę przedstawicieli Budimexu, rozumiem, że zabierze głos pan Artur Popko. Tak?

Dyrektor Dywizji Infrastruktury w Budimex SA Artur Popko:

Tak.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Można usiądzie pan po stronie rządowej, to będzie dobrze wyglądało. Prezentację państwa otrzymaliśmy drogą elektroniczną, każdy poseł ją otrzymał. Proszę bardzo.

Dyrektor w Budimex SA Artur Popko:

Dzień dobry państwu. Nazywam się Artur Popko i jestem dyrektorem Dywizji Infrastruktury w firmie Budimex SA. Odpowiadam za całość dróg, jeśli chodzi o naszą firmę. Przygotowaliśmy prezentację, w której chcemy przedstawić sytuację naszej firmy.

Postaram się dosyć szybko omówić naszą prezentację. Jesteśmy firmą z 40-letnim doświadczeniem. W naszym portfelu w zeszłym roku mieliśmy 5,5 mld zł. Chodzi o wartość sprzedaży w całej Grupie. Jako firma zatrudniamy ponad siedem tysięcy pracowników, a więc jest to dosyć znaczna grupa osób. Wszystkie zyski, które mamy i które udało się nam reinwestować, a więc pozostawić w kraju, wyniosły 225 mln zł. Kupiliśmy Przedsiębiorstwo Naprawy Infrastruktury – jest to spółka kolejowa. Staramy się inwestować i pozostawiać pieniądze w naszym kraju. Mamy 41% udziału w akcjonariacie polskich podmiotów, w tym również w funduszach emerytalnych.

W roku 2011 spółka Budimex podpisała kontrakty o wartości 5 mld zł. Budowa dróg stanowi w naszej firmie 30% wartości kontraktów, które realizujemy. Myślę, że jesteśmy liderem, jeśli chodzi o budowę dróg i infrastruktury drogowej w naszym kraju. Budujemy kluczowe inwestycje pod Euro 2012. Są to m.in. odcinek autostrady A-2 Stryków-Konotopa, dwa odcinki autostrady A-4 Jarosław-Radymno i Dębica-Rzeszów

oraz jeden odcinek autostrady A-1. Jest to w sumie 251 kilometrów dróg realizowanych dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

To, z czym się najbardziej borykamy, to oczywiście spadek wartości inwestycji w naszym kraju. Jak widzimy na slajdzie, w roku 2009 rynek przetargów infrastrukturalnych wynosił 38 mld zł. Wartość ta spada z roku na rok i w 2010 roku wyniosła 30 mld zł, w 2011 roku – 17 mld zł, a w 2012 już tylko 13 mld zł. Drogi, to tylko 5 mld zł, resztę stanowią roboty hydrotechniczne oraz roboty *stricte* branżowe, kanalizacyjne oraz budowa mostów.

Najbardziej dotyka nas to, że na tych największych kontraktach infrastrukturalnych, które realizujemy, odnotowujemy ogromne straty. Straty te nie wynikają z naszej nieudolności czy z tego, że nie potrafimy budować, bo w tej branży mamy wieloletnie doświadczenie. Wynikają one przede wszystkim ze wzrostu cen materiałów.

Chcieliśmy to państwu zaprezentować już na konkretnych wynikach, jakie osiągnęliśmy przy realizacji kontraktów. Proszę zobaczyć, jakie wyniki finansowe przyniesie naszej firmie realizacja kontraktów na największe autostrady i kluczowe ich odcinki, które mamy w budowie. Na odcinku autostrady A-4 Dębica-Rzeszów i Jarosław-Radymno są to straty rzędu 150 mln zł. Myślę, że żadna z mniejszych firm nie jest nawet w stanie udźwignąć takiego kapitału. Również dla naszej firmy jest to naprawdę wyzwanie. Właśnie dzisiaj mamy posiedzenie rady nadzorczej, na którym wobec naszych współwłaścicieli tłumaczyć się będziemy z tych pieniędzy. W związku z tym przepraszam za nieobecność na posiedzeniu Komisji prezesa zarządu spółki.

Czym te straty są spowodowane? Proszę zwrócić uwagę na cenę asfaltu. Zobaczcie, co się stało z asfaltem przez ostatnie dwa lata, na co nie mamy wpływu. Na polskim rynku obecnych jest dwóch głównych graczy i jedynych dystrybutorów asfaltu. Są to firmy: Ora i Lotos-Asfalt. Są to grupy firm z kapitałem rządowym.

Często się nam mówi, że powinniśmy się spodziewać wzrostu cen asfaltu czy wzrostu cen benzyny i nośników, które są podstawą przy budowie dróg. Kiedy wygrywaliśmy przetargi w 2010 roku – specjalnie wracam do historycznych danych – asfalt drożał, ale nie w takich wartościach, jak to odnotowujemy w tej chwili. W 2010 roku było nawet widać częściową obniżkę cen asfaltu. Natomiast, kiedy wszyscy dowiedzieliśmy się o boomie budownictwa drogowego na Euro 2012, to proszę zobaczyć co się stało. Z 1600 złotych cena tony asfaltu wzrosła do 2170 złotych. Dla naszej firmy jest to nieprzewidywalny i nieplanowany wzrost kosztów o 93,1 mln zł. To jest tak ogromna wartość, że nikt nie był w stanie tego przewidzieć. Każdy przewiduje jakieś ryzyka, ale nie w takiej ogromnej wartości, ponad 90 mln zł.

W okresie ostatnich dwóch lat nastąpił również nieprzewidywalny wzrost ceny paliwa. Od momentu podpisania kontraktu, do obecnego stanu realizacji inwestycji, cena paliwa wzrosła praktycznie o połowę. Tylko w szacunkowych naszych kosztach, które byliśmy w stanie na chwilę obecną przygotować, ten nieplanowany wzrost kosztów wynosi 33,4 mln zł. Często prowadzimy rozmowy z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, rozumiemy tę sytuację, bo mamy podpisane umowy, państwo nas też rozumieją. Umowy wiążą i nas, i Generalną Dyrekcję, a więc nie ma możliwości renegocjacji cen.

Jednak proszę nas zrozumieć – cyfry, które pokazujemy i poniesione straty wynikają właśnie z takich rzeczy, których zupełnie nie byliśmy w stanie przewidzieć. Z tym najwięcej się borykamy.

Pan prezes Konrad Jaskóła, który mówił wcześniej, wypowiadał się na temat przejściowych świadectw płatności i finansowania kontraktów. Dla nas to też jest bardzo duży problem. Na przykład na budowie autostrady A-4, gdzie realizujemy jeden z dużych kontraktów o wartości półtora miliarda, z reguły co miesiąc finansujemy prace kwotą 150-200 milionów złotych. Są to materiały, które musimy zgromadzić, kupić, przez okres zimowy przywieźć po to, aby na wiosnę przystąpić do realizacji prac. Prosilibyśmy o zrozumienie i waloryzację cen, nie wiem, czy w tych, czy w przyszłych kontraktach, bo inaczej nie damy rady tego realizować.

To z czym borykamy się najwięcej, to wojna cenowa firm, która w tej chwili występuje przy przetargach. Z uwagi na spowolnienie i zmniejszenie inwestycji, wszystkie firmy

prowadzą między sobą wojnę na przetargach. Jedynym kryterium wyboru oferty jest najniższa cena. Co skutkuje obniżeniem jakości i brakiem terminowości wykonania tych prac. Wiąże się to z tym, że każdy z wykonawców szacuje koszty przy wyborze oferty i składa ją z praktycznie zerową marżą. Przy jakimkolwiek wzroście cen, a szczególnie tak drastycznym, jak to miało ostatnio miejsce, ponosimy nieprzewidziane koszty. Później spotykamy się z tym, co widzimy obecnie, a mianowicie z dużą presją, która jest dla nas wydłużaniem gwarancji na tych kontraktach. To jest kolejna przyczyna, która jest tym wszystkim spowodowana, czyli wyborem wykonawcy przy najniższej cenie kontraktu.

To jest wszystko, co chcieliśmy powiedzieć na temat głównych bolączek, które mamy u siebie, jeśli chodzi o firmę Budimex. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo – czy ktoś z zaproszonych gości jeszcze chciałby zabrać głos? Szanowni państwo. Rozumiem, że na ten czas tyle. Jest jeszcze zgłoszenie. Proszę bardzo, proszę się przedstawić.

Zastępca prezesa zarządu Mostostal Warszawa SA Lopez Jose Angel Andres:

Dzień dobry państwu. Lopez Jose Angel Andres; reprezentuję firmę Mostostal Warszawa. Chciałbym podpisać się pod słowami, które powiedział pan prezes Konrad Jaskóła i przedstawiciel Budimexu. Chodzi o sprawy związane z problemami finansowymi, na które cierpią wszyscy budujący autostrady ze względu na problemy z certyfikacją. Dotyczy to również tego, o czym mówił przedstawiciel Budimexu, czyli wzrastających cen materiałów. Mostostal Warszawa w ubiegłym tygodniu opublikował swoje wyniki. Wykazujemy stratę w wysokości 150 mln zł. W większości jest to strata wygenerowana na kontraktach związanych z drogami. To tyle.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że są to podobne argumenty jak te, które przedstawili poprzednicy. Proszę bardzo. Czy jeszcze jest zgłoszenie? Nie ma, dziękuję bardzo. W takim razie poprosimy stronę rządową. Proszę bardzo, pan minister Tadeusz Jarmuziewicz.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Trudno mówić o problemach na poszczególnych budowach, nie dzieląc na stadia przypadków. Nie można metodologicznie powiedzieć, że to się udaje, a to się nie udaje. Podobnie jest z losem płatności, podobnie jest z losem podwykonawców, z losem roszczeń. Kontrakty może mają wspólne cechy, natomiast każdy z nich jest inaczej zaimplementowany, inaczej realizowany.

W związku z tym myślę, że to raczej wykonawcy powinni mieć dzisiaj wiodący głos, a my, jako strona rządowo-parlamentarna powinniśmy się odnosić do potencjalnych pomysłów czy uwag. Oczywiście, za chwileczkę oddam głos swojemu współpracownikowi, panu dyrektorowi. Jeszcze raz proszę o uaktywnienie się strony wykonawczej, żebyśmy mogli usłyszeć detalicznie, co ją najbardziej boli.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Posłowie będą też zabierać głos. Spokojnie. Myślę, że dyskusja będzie się jeszcze toczyć. Proszę, pan dyrektor Lech Witecki.

Generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad Lech Witecki:

Tak naprawdę – trzy zdania. Nie ukrywam, że mamy z branżą, powiem tak szeroko, przedyskutowane to, co chcielibyśmy zrobić w nowych kontraktach, bazując na doświadczeniach starej perspektywy finansowej. Skłamałbym, gdybym powiedział, że wszystko było idealnie, zarówno po stronie wykonawców, jak i po stronie zamawiającego, jakim jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Ale z tego wyciągamy wnioski, między innymi postulat dotyczący waloryzacji, który był tutaj wspominany. Waloryzacja została przez nas obiecana na jednej z ostatnich konferencji organizowanej przez Polski Związek Pracodawców Budownictwa, ale z jednym ograniczeniem – górnym

limitem. Ten górny limit musi być po to, żeby kwota była łatwa do oszacowania i łatwa do zdefiniowania, szczególnie dla ministra finansów.

Mam też trzy zasadnicze pytania, o których możemy podyskutować. Wciąż słyszę wszędzie dookoła „nie" dla kryterium ceny. Ale jak rozmawiamy o tym i pytamy – dobrze, co zamiast kryterium ceny, wiodącego kryterium w przetargach na roboty drogowe, to słyszę odpowiedź – wytnijmy najdroższą i najtańszą ofertę. To jest nielegalne z punktu widzenia prawa zamówień publicznych w Polsce. Słyszymy też – uśrednijmy cenę wszystkich kontraktów. To też jest niezgodne z przepisami prawa zamówień publicznych w Polsce.

Wciąż powtarzam i będę powtarzał to również na posiedzeniach Komisji Infrastruktury. Dzielę to na wykonawców budowy dróg w Polsce i na nadzory inwestycyjne, które również są zlecane w ramach outsoursingu przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Kryterium ceny budowy dróg jest w Polsce najlepszym kryterium, jakie zostało wymyślone dlatego, bo my dokładnie definiujemy – czego chcemy, jak chcemy to mieć zbudowane i w jakim czasie. To nie jest jedyne kryterium stosowane przez GDDKiA, bo pamiętajmy o tym, że badamy doświadczenie wykonawców. Jest jeszcze kryterium związane z gwarancją, która jest jednym z elementów postępowania przetargowego. Ostatnio rozstrzygamy wszystkie przetargi z 10-letnią gwarancją i tyloletniej gwarancji zamierzamy się trzymać we wszystkich nowoogłoszonych przetargach, również na remont mostu Grota-Roweckiego. Mam nadzieję, że dzisiaj zostanie ogłoszony przetarg na wlot do Warszawy od strony Janek.

Drugie kryterium, bo nadzoru tutaj nie ma, to inżynierowie kontraktu, bardzo ważne ogniwo w całym tym procesie. Możemy o tym dyskutować. Dzisiaj mieliśmy roboczą rozmowę z jednym z przedstawicieli nadzorów. Możemy dyskutować na temat tworzenia mechanizmu kryterium innego niż cena. Wiemy, że przy tak dużej i zaawansowanej pracy, jaka jest obecnie w Polsce, widzimy na niektórych budowach większe, na niektórych mniejsze, ale wszędzie są problemy, między innymi związane z nadzorem nad procesem inwestycyjnym. Pamiętajmy, że w budowie mamy obecnie około 1500 kilometrów dróg.

Doszliśmy do wniosku, że tutaj możemy pomyśleć o tym, żeby było zastosowane inne kryterium związane z doświadczeniem personelu, a przede wszystkim z wyeliminowaniem tego, co było pewnego rodzaju patologią. Patologią hodowaną przez wiele lat, która została wyeliminowana w ciągu kilku ostatnich lat. Jeszcze dwa-trzy lata temu mieliśmy doświadczenia z takimi przypadkami, że ten sam 20-osobowy zespół nadzorował inwestycje na północy i południu kraju. Co jest nienormalne i nie powinno mieć miejsca.

Wykonawcy i przedstawiciele branży, którzy również są obecni na dzisiejszym spotkaniu, sami dochodzą do wniosku, że nie opłaca się źle budować. Nie wierzę, żeby którykolwiek z prezesów firm, które podpisują z nami umowy, świadomie popełniał błędy, jakie stwierdzamy podczas procesu inwestycyjnego. Mam ostatni przykład: musimy bardzo gruntownie nawiercić południową obwodnicę Warszawy. W trakcie budowy wiercimy wszystkie nasypy na głębokość 7 metrów, aż do gruntu rodzimego. Idziemy konsekwentnie; co 500 metrów odwiert na całej obwodnicy. Już dzisiejsze sygnały, które mamy, są bardzo niepokojące. To jest nowe rozwiązanie, o którym nawet państwo posłowie nie słyszeliście, bo tego Generalna Dyrekcja kiedyś nie robiła. Nie robiła między innymi dlatego, że nie miała czym robić. Generalna Dyrekcja bardzo dobrze została wyposażona w ciągu ostatnich trzech lat w laboratoria drogowe, dzięki czemu jesteśmy dobrze przygotowani na to, żeby kontrolować jakość budowy naszych dróg. Teraz zaczynają one działać pełną parą.

Mamy olbrzymie problemy z tym, że w projektach są różnego rodzaju błędy. A projekty te zostały przyjęte przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad i za nie zapłaciliśmy pieniądze. Odpowiedzialność projektanta, o ile dobrze pamiętam, jest przez okres dwóch lat. Zwróćcie państwo uwagę, że cykl finansowania projektów jest taki, że z reguły ogłaszamy przetarg na budowę wtedy, kiedy już kończy się rękojmia projektanta na projekt, który przygotował.

Wyciągnęliśmy z tego wnioski i wszystkie przetargi, które obecnie są ogłaszane, pomimo tego, że mamy gotowe projekty budowlane, są i będą ogłaszane w systemie „zaprojektuj i wybuduj". Okazuje się, że ten sam projektant, który projektował dla Generalnej

Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, robi dla wykonawcy mniej błędów, wykonuje projekt szybciej, skuteczniej i efektywniej dostarcza dokumentację projektową.

Dlaczego tak jest? Dlatego, że był nieskuteczny mechanizm nadzoru nad procesem projektowania w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Był on nieskuteczny na tyle, że nie byliśmy w stanie wyegzekwować od projektanta tego, żeby do jednego czy drugiego urzędu wojewódzkiego dowiózł uzgodnienia samochodem i od razu odebrał odpowiedź, a nie wysyłał 3-4 pisma polecone i czekał na odpowiedź. W ten sposób cały ten proces trwał 3-4 miesiące.

Wykonawcy fenomenalnie sobie z tym radzą. Okazuje się, że są w stanie zaprojektować drogę efektywniej i skuteczniej. Będą mieli tę piłeczkę po swojej stronie również z tego powodu, że są w stanie dużo lepiej i efektywniej zoptymalizować projekty budowlane, które są obecnie dostępne i leżą w szafach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad od siedmiu do dziewięciu lat. Projekty te były wykonywane w technologii, która wówczas była dostępna. Teraz wszystko się zmienia, nie powiedziałbym z miesiąca na miesiąc, ale z roku na rok. W związku z tym zdecydowaliśmy się, że będziemy dawali projekt – patrz most Grota-Roweckiego – do dyspozycji potencjalnego wykonawcy. Wykonawca na jego podstawie będzie mógł wyceniać wartość tego zamówienia. Wtedy będzie miał pomysły na to, żeby projekt zoptymalizować i uprościć tak, żeby spełniał kryteria utrzymania obiektu. Bo koszty utrzymania są jednym z ważniejszych kryteriów, jakie przyświeca teraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Na tej podstawie zostanie skonstruowana oferta.

Co do minusów, które zostały przedstawione w prezentacji przedstawiciela Budimexu, to chcę powiedzieć, że pierwszy raz widziałem, nie ukrywam, tak szczerą prezentację problemów wykonawcy, który pokazał swoje straty na kontraktach drogowych. Proszę mi wierzyć, że jeżeli któremukolwiek wykonawcy budowlanemu wypłacilibyśmy jakąkolwiek kwotę niezgodnie z umową, to Komisja Infrastruktury dzisiaj odpytywałaby nas nie z tego powodu, że są problemy na budowach i jak spiąć finansowo projekty. Ja sam odpowiadałbym na pytania, dlaczego dopuściłem do tego, że zostało złamane, naruszone prawo.

Co chwila mamy sygnały i informacje o tym, że kolejni posłowie i politycy składają doniesienia do prokuratury o stwierdzonych nieprawidłowości, albo zasłyszanych nieprawidłowości, zgłoszonych przez podwykonawców, usługodawców czy dostawców. To jest coś, co towarzyszy procesowi inwestycyjnemu na dużą skalę, szczególnie wtedy, gdy rynek budowlany jest rozwijany w taki, a nie inny sposób i na tak dużą skalę.

Chciałbym państwa jeszcze raz zapewnić, że zgodnie z procedurą jesteśmy faktycznie w stanie wykonać 10% badań. Wydaje się, że ten wskaźnik w ostatnich miesiącach udało się przekroczyć. Ale 10% badań, to jest tylko 10% badań jakości budowanych dróg. Od państwa, którzy zostali zaproszeni na dzisiejsze posiedzenie Komisji, czyli wykonawców i ich badań, które robią dużo bardziej intensywnie i częściej, w ramach kontroli wewnętrznej robót, zależy tak naprawdę, czy droga będzie zrobiona dobrze czy też źle.

Jeżeli zapytacie mnie, jakie mam doświadczenia na dzisiaj, to odpowiem, że mam doświadczenia negatywne. Wszystkie drogi, które obecnie są użytkowane, może przesadziłem, nie wszystkie, ale do jakości wielu dróg mamy zastrzeżenia. Jedyną bronią, jaką możemy użyć w tym momencie, aby zabezpieczyć interes Skarbu Państwa, a przede wszystkim spowodować, że państwo nie będzie naprawiało drogi, która została źle zrobiona od początku do końca, jest wydłużanie okresu gwarancji. To ma miejsce. Wyszków jest tego przykładem, okres gwarancji został wydłużony do sześciu lat. Będziemy to robić konsekwentnie w każdym przypadku, jeżeli odpowiedź technologów Generalnej Dyrekcji będzie taka – nie musimy tego naprawiać w tym momencie, wystarczy że wydłużymy okres gwarancji i naprawa drogi będzie wykonana na przykład za pięć lat. Odbędzie się to jednak nie za pieniądze publiczne, tylko w ramach gwarancji.

Wykonawcy budowlani doskonale to wiedzą i mam nadzieję, że wyciągają z tego wnioski. Mam nadzieję, że sytuacja, która obecnie ma miejsce na budowach, ulegnie zmianie. Chodzi o poprawy i zlecane frezowania. Nie ma dnia, aby nie była wykonywana jakaś poprawka na naszych budowach. Są wydawane polecenia inżyniera kontraktu,

który mówi – sfrezować 10 kilometrów drogi. Patrz autostrada A-2. Firma Kays-Eurovia dostała takie polecenie na podstawie badań wykonanych w listopadzie 2011 roku i będzie musiała ten odcinek drogi sfrezować.

Nie ma innego wyjścia, bo nie jesteśmy w stanie inaczej wyegzekwować jakości. Wartością dodaną tego, co jest dzisiaj, jest to, że państwo nie mówicie nam o tym, że pękają nawierzchnie tych odcinków autostrad, które zostały oddane do ruchu. W tym momencie mówimy o nieprawidłowościach, które zostały wykryte na etapie budowy, a więc na tym etapie, na którym powinny być wykryte. Ta nieprawidłowość będzie poprawiona.

Jeżeli państwo jesteście zainteresowani, mam cały katalog wszystkich działań, jakie wstępnie uzgodniliśmy z branżą i daty spotkań przy nowych kontraktach. Dziś mogę powiedzieć jedno – jako przedstawiciel zamawiającego inwestora, a więc Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, nie mam narzędzi do tego, aby zwaloryzować państwu projekt, jeżeli waloryzacja nie była wpisana do umowy. Nie mam natomiast narzędzi, żeby zapłacić państwu za podwyżkę cen ropy czy benzyny, nawet jeżeli koszty wzrosły o 50%, co zostało pokazane podczas prezentacji. Nie mam takiego narzędzia, żeby skonstruować takie kryterium w dzisiejszych przetargach, że najniższa i najwyższa oferta cenowa będzie odrzucana i uśredniona cena z przetargu będzie wygrywała. Nie ma formalnoprawnych narzędzi do stosowania tego typu rozwiązań. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z przedstawicieli strony rządowej chciałby zabrać głos? Nie. Rozumiem, że nie. Jeśli panie i panowie posłowie pozwolą, mamy jeszcze zgłoszenie z sali. Myślę, że jako dobrzy gospodarze, pozwolimy się panu wypowiedzieć. Proszę bardzo.

Przedstawiciel Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan" Rafał Bałdys:

Rafał Bałdys, związek pracodawców branży usług inżynierskich. Proszę państwa. Wypowiedź pana dyrektora Lecha Witeckiego pokazała, oprócz wielu innych spraw, również tę, że budowa drogi sama w sobie przestaje być celem. Najważniejszy jest ten problem, że ktoś będzie musiał się tłumaczyć przed jakąś komisją. Nie chodzi o to, że to akurat będzie pan dyrektor Witecki, bo taką obawę ma każdy urzędnik.

W przypadku, gdyby ten wykonawca, dowolny wykonawca, musiał zejść z placu budowy, na przykład z tego powodu, że był za słaby, a takich przypadków jest sporo, wówczas oczywiście wszyscy musielibyśmy się tłumaczyć z tego powodu, że ten wykonawca musiał to zrobić, bo nie wytrzymał. Jeżeli oczywiście poprosi o więcej pieniędzy… Tu akurat mamy duże firmy, w związku z tym do takiej sytuacji pewnie nie dojdzie, ale jak widzieliśmy w prezentacji Budimexu, firmy ponoszą straty.

Jeżeli chodzi o kryterium wyboru ceny to najniższa cena jest OK, ale tylko w przypadku, jeżeli mamy dobry projekt. Proszę państwa, w Polsce realizujemy następujący scenariusz co najmniej od sześciu lat. Powiem teraz jak on wygląda. Najpierw realizujemy przetarg na wybór autora koncepcji przebiegu drogi, studium wykonalności, oceny oddziaływania na środowisko. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ogłasza te przetargi dając kryterium – 100% cena. W związku z tym zaczynamy cały proces inwestycyjny, w którym wykonawcy branży usług inżynierskich walczą dokładnie tak samo, jak wykonawcy usług budowlanych. Identycznie. Te same zasady dotyczące wojen cenowych mają miejsce wśród firm inżynierskich, biur projektowych i konsultingowych.

Te firmy konkurując ceną, bo nie ma innego kryterium, dają absurdalnie niską cenę, a zamawiający tę cenę przyjmuje. Takie biura projektowe nie mają absolutnie żadnych szans na to, żeby opracować dobrą koncepcję, zrobić sześć analiz przebiegu drogi, zrobić dobre badania. Już sobie wyobrażam, jaki zaraz padnie zarzut, ze nie ma obowiązku startowania w zamówieniach publicznych. Tak jest, ale te firmy muszę się z czegoś utrzymywać.

Na podstawie tak super opracowanej koncepcji wygrania przetargu za najniższą cenę zabieramy się do wyboru wykonawcy – uwaga – za najniższą cenę. W związku z tym kolejny raz biura projektowe stają do przetargu i dają oferty z najniższą ceną. Dziwię

się, na przykład, dlaczego Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wybiera wykonawcę, który proponuje cenę, za którą nie da się nawet zrobić map do celów projektowych. Wszyscy w branży dobrze o tym wiemy, a potem się dziwimy. Jeśli badania będą zrobione przez firmę za najniższą cenę, to każdy projektant przyjmie, że warunki, jakie są w podłożu, są możliwie najgorsze. Przepłacano, oczywiście, za wzmocnienie konstrukcji dróg tam, gdzie jest to niepotrzebne. Taki projekt trafia do opiniowania, a potem wybieramy wykonawcę za najniższą cenę. Ażeby było mu dobrze, to nad nim stawiamy inżyniera kontraktu także za najniższą cenę. To jest ten scenariusz, o którym mówiłem.

Teraz proszę zobaczyć, co się dzieje w przypadku, kiedy wykonawcy walczą cenami. Poprzez art. 6471 wykonawcy trochę czują się zwolnieni z tego, że zatrudniają swoich podwykonawców, bo Generalna Dyrekcja zawsze im zapłaci, państwo zawsze im zapłaci. W związku z tym mają jak gdyby bufor do tego, żeby oferować, oczywiście trochę bezpiecznie, ceny jak najniższe.

Na zakończenie. Wydaje mi się, że jeżeli nie zmienimy podejścia do tego, żeby zamawiać na przykład usługi intelektualne… Tematem dzisiejszego posiedzenia Komisji Infrastruktury jest omówienie problemów występujących w procesie realizacji dużych inwestycji infrastrukturalnych. Te problem występują juz na samym początku, kiedy startujemy i robimy koncepcję. Niestety, nie możemy oszczędzać na wiedzy. O jakim nowoczesnym społeczeństwie my mówimy? O jakich nowoczesnych technologiach i społeczeństwie opartym na wiedzy, jeżeli właśnie – może państwo tego nie wiecie – jedna z firm, która zaprojektowała autostradę A-2, zwolniła głównego projektanta. Zwolniła go dlatego, że nie stać ją było na utrzymanie głównego projektanta, który zaprojektował tę autostradę, czyli dzisiaj powinien być hołubiony. Dzisiaj powinien być naprawdę w centrum uwagi. Ten człowiek właśnie stracił pracę. To jest fakt.

Tak będzie, jeśli nie będziemy poświęcać dużo uwagi i wydawać naprawdę znaczny procent, bo 2,5%, to jest wartość prac przygotowawczych. Dziś firmy projektowe schodzą do jednego procenta. Oszczędzamy pół czy dwa procenty wartości inwestycji na wstępnym etapie jej realizacji, żeby potem dorzucić 15%. Jeżeli nie zmienimy tego podejścia, to wydaje się, że kontynuacja obecnego stanu tylko i wyłącznie pogorszy sytuację. Niestety, nic się w systemie nie zmienia. Proszę przeanalizować ostatnie zamówienia na projekty, studia i analizy – nic się nie zmienia. Nasza próba złożenia odwołania do Krajowej Izby Odwoławczej skończyła się na niczym.

Ostatnia rzecz. Jeżeli chodzi o żółty FIDIC, o którym mówił pan dyrektor Witecki, to akurat w przypadku tego zamówienia, którego część stanowi usługa, nie powinno mieć zastosowania kryterium najniższej ceny. To jest świetny powód, świetna okazja do tego, żeby to przetestować. Spróbujmy, zróbmy jedno zamówienie, dla którego normalnie, uczciwie określimy warunki. Niech ten wykonawca na przetarg da ofertę. Co dzisiaj wykonawca daje na przetarg? Cenę – to jest jego oferta. Tak? To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan Ryszard Kowalski, a później pan prezes Konrad Jaskóła. Proszę.

Przewodniczący Związku Producentów Materiałów Budowlanych Ryszard Kowalski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Chcę powiedzieć o dwóch sprawach. Wiele razy poruszona była tutaj sprawa kryterium ceny. Myślę, że wszyscy zauważyli to, o czym powiedział pan dyrektor Witecki, że on działa w określonym porządku legislacyjnym. W związku z tym wydaje mi się, że jeżeli mamy wyciągnąć wnioski pozytywne, a chyba wszystkim nam na tym zależy, to byłoby pożyteczne, aby w takim posiedzeniu Komisji, albo w analizie wniosków z tego posiedzenia, uczestniczył Urząd Zamówień Publicznych.

Strasznie nie lubię używać w odniesieniu do budownictwa słowa „specyfika”, ale niestety budownictwo, inwestycje budowlane mają swoją specyfikę. Najwyższa pora, żeby się zastanowić, co możemy, ale nie kosztem interesu publicznego, zmienić w ustawie o zamówieniach publicznych. Tak zmienić, żeby cena nie była jedynym kryterium, albo żeby ta najniższa cena nie powodowała obniżenia jakości i gwarancji.

Mówił pan dyrektor Witecki o tym, że w tej chwili Generalna Dyrekcja zaczyna bardzo mocno kontrolować, chwała Bogu i bardzo dobrze. Tylko proszę zobaczyć, że mamy tutaj do czynienia z bardzo poważnym inwestorem. Rozumiem, że rozmawiamy nie tylko o inwestycjach dokonywanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, tylko w ogóle o inwestycjach liniowych. Problem nadzoru nad inwestycjami budowlanymi nie dotyczy tylko inwestycji liniowych, on dotyczy także inwestycji kubaturowych.

Szkoda czasu, choć mogę podawać cała litanię przykładów, jak kryterium ceny z uwagi na niedostateczny nadzór i brak wiedzy, obraca się przeciwko wszystkim. Z tym się wiąże jeszcze jedna sprawa, która powinna być rozwiązana w ustawie o zamówieniach publicznych lub w Kodeksie cywilnym. To jest sprawa relacji między wykonawcą a podwykonawcą. Mnie się wydaje, że te różne zdarzania, o których słyszymy, a w których niektórzy uczestniczą, wynikają z tego, że pozycja podwykonawców jest zdecydowanie słabsza.

Druga sprawa, o której mówił, którą wręcz pokazał, przedstawiciel Budimexu. W gospodarce jest oczywiste, że trzeba prognozować zmiany cen. Zwracam państwu uwagę na to, co powiedział przedstawiciel Budimexu, czyli dramatyczny wzrost cen materiałów ropopochodnych, bo asfalt i paliwa, to są produkty ropopochodne. Ten wzrost cen wynika nie z tego, że coś dziwnego stało się na naszym rynku, tylko z tego, co się dzieje z kursem walut. Tak długo, jak nie będziemy mieli w Polsce euro, tak długo będziemy musieli finansować konsekwencje jego braku.

Pytanie jest następujące. Po pierwsze, wiadomo, jakie koszty w strukturze wydatków są bezpośrednio związane z wysokością kursu. Jednocześnie przypominam, że finansowanie większości projektów – zastrzegam – większości – pochodzi ze środków unijnych. W związku z tym rozumiem, że minister finansów jest szczęśliwy, bo sprzedaje euro po wysokim kursie. Wydaje mi się, że rzetelność nakazywałaby to rozważyć, tylko rozważyć. Nie mówię, że takie rzeczy mogą powstawać szybko, ale należałoby rozważyć, czy część kontraktu dotycząca kosztów materiałowych, które są bezpośrednio związane z kursem, nie mogłaby być waloryzowana w relacji do kursu walut. Oczywiście w obie strony. Żeby nie było żadnych możliwości matactw, można by zastrzec, że to jest zapisane w ustawie o zamówieniach publicznych.

Opieram się na doświadczeniach, których państwo być może nie pamiętacie. W latach 90, w pierwszej połowie lat 90., kurs walut dramatycznie fluktuował we wszystkie strony. Wtedy w różnych branżach, także w sektorze bankowym, wymyślono mechanizm świadomej waloryzacji kursowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan prezes Konrad Jaskóła, proszę.

Prezes zarządu Polimex-Mostostal SA Konrad Jaskóła:

Bardzo dziękuję, powiem tylko kilka zdań. Myślę tak, jeśli chodzi o sprawę formuły rozstrzygania przetargów i wyboru wykonawcy, czyli problem najniższej ceny. Myślę, że należy to pozostawić nam, to znaczy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i potencjalnym wykonawcom, na dyskusje środowiskowe. My te dyskusje prowadzimy i myślę, że to jest najlepsza droga do rozstrzygnięcia tej sprawy, o której dyskutujemy od wielu lat.

Druga sprawa i druga konstatacja. Dyskusja się ogniskuje na tym, co za chwilę, co w przyszłości, co na to Urząd Zamówień Publicznych, co w następnych kontraktach. Natomiast wróćmy na moment do sytuacji stanu obecnego, czyli sytuacji w jakiej jesteśmy, jeśli chodzi o realizację bieżących projektów, na które kontrakty są podpisane i inwestycje znajdują się w różnym stopniu zawansowania.

Kolega z Budimexu pokazał na ekranie bezwzględne wartości strat, jakie ponosi Budimex i praktycznie wszyscy wykonawcy realizujący omawiane projekty. Jesteśmy w parlamencie Najjaśniejszej, jesteśmy w gronie parlamentarzystów i osób zaproszonych, którym na sercu leży poprawność funkcjonowania branży i realizacji tych historycznych, fantastycznych, wielkich projektów infrastrukturalnych. Wydaje się, że i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, i branża, wymagają maksymalnego wsparcia i to

punktowego wsparcia dla rozwiązania problemu, który dzisiaj wszyscy przeżywamy. To są zatory płatnicze i drożyzna, której powody zostały pokazane na ekranie przez przedstawiciela Budimexu.

Nie mogę się zgodzić z tym, że nikt nie przewidywał, iż asfalt zdrożeje o 50%, że paliwo zdrożeje o 80%, a to są dwa główne media i siły sprawcze, jeśli chodzi o generowanie kosztów. W związku z czym wydaje mi się, że to grono powinno tak samo rozumować, że istnieje potrzeba nadzwyczajnych działań. Powiem wprost – działań i wsparcia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, żeby odczarować tę sprawę: „a co powiedzą ci, co przegrali kontrakty, bo mieli wyższe ceny". Wydaje się, że najwyższy czas, żeby o tym dyskutować i ten problem rozstrzygnąć. Awaryjnie, wręcz awaryjnie, bo taka jest sytuacja. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Instytutu Badawczego Dróg i Mostów Janusz Rymsza:

Janusz Rymsza, Instytut Badawczy Dróg i Mostów. Proszę państwa, wydaje się, że najniższa cena, cena dumpingowa, niszczy nie tylko rynek drogowy, ale po prostu każdy rynek. Jeżeli chodzi o nasze doświadczenia związane z branżą drogową czy z branżą mostową, to podam państwu taki przykład odnośnie do mostów. Otóż mosty w systemie „zaprojektuj i zbuduj" są w taki sposób projektowane, żeby było je łatwo wybudować, co jest oczywiste. Wobec powyższego proszę popatrzyć, jak te mosty w tej chwili wyglądają. Powiem państwu z pamięci – one nie mają poprzecznic, z wyjątkiem poprzecznic podporowych, bo to się trudno wykonuje. Czy te mosty będą trwałe? Trudno w tym momencie w ogóle mówić o trwałości, bo to jest brak sztuki inżynierskiej, nic więcej.

Gdybyśmy w kraju mieli zasady dobrej budowy, sztuki inżynierskiej, gdybyśmy mieli takie zasady przygotowane, to można powiedzieć, że to dużo lepiej by funkcjonowało. Natomiast rozwiązanie „zaprojektuj i zbuduj" w naszym wydaniu, w wydaniu polskim, może być bardzo kłopotliwe.

Moja prośba do panów posłów – jeżeli wiemy, że jest problem z najniższą ceną, z ceną dumpingową, a wiemy też, że inne kraje sobie z tym problemem poradziły, takie kraje jak Niemcy czy Włochy, to dlaczego i u nas nie wprowadzimy automatycznego odrzucania ceny najwyższej i najniższej? Inni sobie z tym problemem poradzili. U nas poprawi to zdecydowanie jakość rynku budowlanego. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jerzy Szmit; proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni goście, Wysoka Komisjo. Zacznę od wypowiedzi pana ministra. Pozwolę sobie nie zgodzić się ze stwierdzeniem, że my tak naprawdę powinniśmy dyskutować o poszczególnych przypadków, bo nawet z naszej dzisiejszej dyskusji wynika, że po prostu mamy chory system budowy tych wielkich obiektów. Problemy się powielają, a drastyczność ich występowania jest zależna od tego czy innego miejsca na ziemi. System jest wszędzie dokładnie taki sam.

Szanowni państwo, z początkowych wypowiedzi wynikało, szczególnie ze strony wielkich wykonawców, że tak naprawdę problem jest tylko w tym, że jest za mało pieniędzy. Gdyby w terminie pieniądze byłyby płacone, czy szybciej płacone, to wiele tych problemów rozwiązywalibyśmy. Tak mówili na początku wielcy wykonawcy. Potem jednak, tak myślę, doszliśmy do spraw ważnych i dyskusja potoczyła się w dobrą stronę.

Szanowni państwo, było już wiele mowy o kryterium ceny i o tym, że najniższa cena ma rozstrzygać przetarg. Już w tej chwili to się wyczerpało i dlatego dzisiaj panowie prezesi domagają się, w jakimś sensie słusznie, działań nadzwyczajnych. To wynika z tego, że ten system obowiązywał przez kilka lat i teraz zaczyna przynosić swoje fatalne skutki. Mówię o kryterium ceny.

Szanowni państwo, myślę, że jeszcze o kilku rzeczach musimy powiedzieć, bo ta dyskusja byłaby niepełna, gdybyśmy o nich nie powiedzieli. Przede wszystkim chodzi o wytyczne do projektowania. Jako poseł z Warmii i Mazur na co dzień obserwuję budowę

drogi nr 16, z którą wiążemy wielkie nadzieje jako mieszkańcy województwa. Niestety, gdy się obserwuje tę budowę, to można odnieść wrażenie, że jest to droga budowana naprawdę bardzo bogato i z wielkim rozmachem. Czterdziestometrowe przejścia dla zwierząt, przepusty dla żab i różnych bardzo miłych i sympatycznych zwierzaków, które są bardzo miłe i trzeba je chronić. Koszty tego są po prostu gigantyczne. Każdy, kto przejedzie tą drogą, zastanawia się, czy budowane przejścia, to są jakieś małe lotniska, czy może lądowiska dla helikopterów, które będzie wykorzystywało lotnicze pogotowie ratunkowe. Może kiedyś tak będzie i słusznie.

Cena ponoszona przez inwestora jest gigantyczna. Myślę, że to jest jeden z problemów, który naprawdę musimy podjąć. Czy przy środkach, które są do dyspozycji, naprawdę stać nas na tak bogate i z tak szerokim gestem budowane obiekty inżynierskie? Z drugiej strony to, co powiedział pan profesor Janusz Rymsza, tam gdzie rzeczywiście trzeba stosować sztukę budowlaną tych pieniędzy brakuje, bo idą na co innego.

Następny problem, to jest sprawa wykupu nieruchomości. Proszę państwa, myślę, że procedury, które mamy, są jakie są. Dzięki specustawie one i tak już nabrały znaczącego przyspieszenia. W tej sytuacji naprawdę nie powinniśmy, tak myślę, tak bardzo oszczędzać na płaceniu odszkodowań właścicielom poszczególnych działek. Inaczej oni protestują, oni potem walczą. To znowu są przedłużenia, to znowu są problemy, których tak naprawdę, jak się policzy koszty tego wszystkiego, można byłoby uniknąć bez targowania się z tymi ludźmi o jakieś konkretne pieniądze. Tak? Na to wszystko musimy patrzeć jako na całość.

Następna sprawa, to straty generalnych wykonawców. Nie ma podstaw nie wierzyć panom, którzy o tym mówią. Pytanie jest tylko takie, w jaki sposób te straty zostaną pokryte? Czy one zostaną pokryte na innych budowach, czy one zostaną pokryte z kapitału firm? Czy też może, z czym niestety mamy chyba do czynienia coraz częściej, zostaną pokryte przez podwykonawców.

Przez kilka ostatnich tygodni, pospołu z innymi posłami, miałem wątpliwą przyjemność uczestniczenia w rozmowach i spotkaniach podwykonawców i generalnych wykonawców. Chodziło konkretnie o firmę DSV. Jak wynika z sygnałów, które otrzymujemy, musimy się liczyć z tym, że będą kolejne tego typu przykre sytuacje. Po prostu, małe firmy nie otrzymują zapłaty za wykonaną pracę. Nie mają też w pełni uregulowanego statusu we współpracy z generalnym wykonawcą. To też jest problem, który musi znaleźć swoje uregulowanie. To jest postulat do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, żeby jednak wprowadzić taki mechanizm, aby do takich sytuacji nie dochodziło.

Często, niestety, będzie pewnie tak, że to właśnie ci mali podwykonawcy pokryją część strat, z ogromnymi skutkami społecznymi, z bankructwami, z nieszczęściami rodzin i z tym wszystkim co się wiąże z tym, że ktoś wykonał pracę, zaangażował się finansowo i na końcu nie otrzymał wynagrodzenia. Niestety, jest to rzeczą częstą i fatalną.

Szanowni państwo, jeszcze tylko kilka, tak zupełnie punktowo, problemów, o których przy tej okazji trzeba wspomnieć. To są sprawy związane z niedostępnością terenów budowy. Wielu wykonawców w tej kwestii zgłasza zastrzeżenia. Chodzi o dostęp do budowy, o okoliczne drogi. Są protesty samorządów, które z kolei walczą o to, żeby nie niszczyć ich dróg, po których są przewożone miliony metrów sześciennych różnych materiałów budowlanych. Ta sprawa też nie jest uregulowana. Myślę, że jest tu wiele, wiele do zrobienia.

Sprawa inżynierów kontraktu. O tym trochę wspominaliśmy. Sprawa projektantów generalnych, sprawa archeologii. To też są problemy, ja tylko je wymieniam, bo o każdym z nich można by bardzo dużo mówić.

Szanowni państwo, problemów jest wiele. Myślę, że ten główny projekt, to zbudowanie nowego systemu zamawiania, projektowania i wykonawstwa dróg. Oby nie było za późno, bo główne zło, niestety, już zostało wykonane. Dzisiaj, tak jak mówią przedstawiciele głównych firm wykonawczych, chodzi tylko o ratowanie. Przede wszystkim „na dzisiaj" domagają się, proszą o ratowanie skutków złych regulacji. Trzeba je jak najszybciej zmienić, aby tych błędów już nie powielać, bo za nimi ciągną się i finansowe skutki, i nieszczęścia ludzkie, o czym mówiłem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Adam Abramowicz; proszę.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Szanowni państwo, wysłuchaliśmy tutaj uwag wykonawców, w tym także Budimexu, który chyba został zmilitaryzowany, bo okazało się, że przyjechał tutaj do nas pan generał brygady. Pan powiedział co prawda, że jest dyrektorem brygady, ale…Przepraszam, dywizji. Sprawdziłem właśnie w słowniku języka polskiego PWN, co to jest dywizja: „Jednostka wojskowa złożona z kilku pułków lub brygad”. To jest istotne o tyle, że państwo jesteście w polskim Sejmie i nie musicie automatycznie przenosić wzorców angielskich na nasz grunt. Śmiesznie to wygląda, ale kończę już ten wtręt.

Głos z sali:

Takich słów się używa.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Nie, to jest niepotrzebne przenoszenie zwrotów angielskich. Mamy słowa polskie…

Głos z sali:

Ale co ma pan do powiedzenia?

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Dobrze, będą miał do powiedzenia; pan mi przerywa. Jest pan gościem, jest pan wyjątkowo nieuprzejmy. Jak pan mówił, to ja panu nie przerywałem. A teraz pan cały czas…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Prosiłbym o kontynuowanie wypowiedzi. To nie ma sensu. Spotkaliśmy się, żeby mówić konkretnie. Proszę bardzo.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Już mówię bardzo konkretnie. Państwo mówicie o wysokich kosztach budowy autostrad w Polsce, ale nikt z obecnych przedstawicieli firm nie powiedział nam, jakie są koszty budowy autostrad w innych krajach. O ile np. koszt budowy 1 km autostrady A-4, mówię to wszystko w przybliżeniu, na dzień dzisiejszy wynosi prawie 11 mln euro, to budowa podobnego kilometra autostrady w Danii wynosi około 6 mln euro, w Chorwacji – 7 mln euro, w Słowenii – 7,3 mln euro, w Niemczech – 8,2 mln euro. O czym, proszę państwa, my tutaj mówimy? Jeżeli przedstawiciele tak poważnych firm mówią, że dzisiaj popadły one w tarapaty i będą dokładały do budowy autostrad, bo podrożał asfalt, to ja się pytam, a co by było, gdyby asfalt staniał? Czy te firmy zaproponowałyby nam wszystkim, że zwrócą do budżetu tę różnicę? Przecież nie zwrócą, nie jesteśmy dziećmi.

Kwestia jest taka – jeżeli jest przetarg i są podane warunki przetargu, i jest także warunek ceny, to albo się firma zabezpiecza podpisując tak kontrakty, żeby uwzględniały na stałe dostawy asfaltu, albo do tego przetargu nie przystępuje. Jeżeli dzisiaj zaczęlibyśmy się zastanawiać nad jakąś pomocą, to otwieramy puszkę Pandory. Tutaj jest mnóstwo przedsiębiorców polskich, którzy codziennie mają problemy finansowe, bo źle ocenili swoje szanse, bo źle wycenili swoją usługę. Jeżeli dzisiaj ogłosimy to w Polsce, to jutro na posiedzeniach naszej Komisji będziemy mieli sznurek chętnych do pomocy.

Proszę państwa, niestety, ścigając się w tej najniższej cenie, jesteście państwo bardzo nierozważni. Jeśli chodzi o nasze polskie państwo, to wystarczy tylko wprowadzić zabezpieczenia finansowe, gwarancje bankowe albo inne gwarancje finansowe. Wtedy państwo nie będzie ponosiło żadnych szkód. Ponieważ, jeżeli firma jest niepoważna i zgodzi się podpisać kontrakt z nierealną ceną, to trudno. Firma schodzi z budowy, gwarancja bankowa przechodzi na własność budżetu państwa i bierzemy następną firmę. Po kilku takich działaniach do przetargów będą się zgłaszały tylko poważne firmy, które rzeczywiście potrafią ocenić swoje możliwości.

Mówicie państwo, że kryterium ceny jest złym kryterium. Jakie będzie dobre kryterium? Jakie kryterium zapobiegnie możliwości korumpowania urzędników? Nie ma innego kryterium, jak kryterium ceny. Niestety, takie kryterium, jak myślę, będzie w polskim prawie utrzymane.

Teraz, jeśli chodzi o tę uczciwość budowy. Bo podobno ta najniższa cena, jak rozumiem, wymusza na wykonawcach nieuczciwe praktyki. Tak? Jeżeli ktoś zamiast wykonywać autostradę zgodnie z projektem, wykonuje ją zupełnie inaczej, na przykład, zamiast dobrych materiałów daje złe materiały, to jest zwykłym złodziejem. Nic mu nie pomoże wyższa cena, bo złodziej jest złodziejem i każda cena będzie go zachęcała do tego, żeby jeszcze zarobić więcej niż miał zarobić. Ta zmiana nic nie pomoże.

Bardzo państwu dziękuję, ale uważam, że temat jest taki, że firmy mają kłopoty. Ubolewam nad tym, ale muszą sobie jakoś radzić i w przyszłości lepiej oceniać swoje możliwości.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Żeby wyjaśnić sprawę, tematem naszego dzisiejszego posiedzenia nie są kłopoty firm, tylko proces realizacji dużych inwestycji infrastrukturalnych. O tym rozmawiamy. Rozmawiamy o tym procesie i, jak powiedziało wielu z przedmówców, pewne problemy występują na różnych etapach całego procesu inwestycyjnego, od projektowania, po przepływy finansowe, po również jakość projektów technicznych i jakość wykonawstwa. Nam chodzi o te ogólne problemy.

Słyszeliśmy takie głosy, że nie da się wyciągnąć wspólnych wniosków dla wszystkich tych inwestycji, dla wszystkich tych odcinków dróg. Państwo teraz wiecie, że da się wyciągnąć, co widać po dyskusji. Na pewno są też kwestie ogólne, wobec których my, jako parlament, możemy zainterweniować. Po to tu jesteśmy, po to jest dzisiejsze posiedzenie.

Udzielę państwu głosu, tylko zrobię to zgodnie z kolejnością zgłoszeń. Zauważyłem każdego z państwa, który się zgłaszał do dyskusji. Jeśli kogoś nie zauważyłem, to proszę mi przypomnieć. Pan poseł Józef Racki, proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Mnie się wydaje, że dobrze się stało, że toczy się ta debata. Mamy tu przykład fachowców uczestniczących w procesie inwestycyjnym, mamy projektantów, mamy wykonawców. Jeżeli ustawa, o której tak głośno mówimy w tej chwili, uwolni zawody i wpuści na rynek niefachowców, to dopiero będziemy mieli problemy. Zresztą nie tylko z tym, o czym dzisiaj tu mówimy. Dlatego warto, abyśmy się nad tym zastanowili już teraz, nie czekając na to, co będzie wtedy, kiedy będzie już za późno.

Wynotowałem sobie pewne kwestie. Prawdą jest, co tutaj podkreślamy, jedna rzecz – wady projektowe. Często tych wad projektowych nie można wykryć na etapie odbioru roboty. Miałem do czynienia z projektami dotyczącymi obiektów zabytkowych. Projekt cacko, ale jak przyszło do realizacji inwestycji, to żeby móc go zrealizować trzeba było wydać cztery razy więcej pieniędzy. Dlatego jestem skłonny poprzeć wniosek, żeby posłowie pochylili się ponownie nad ustawą – Prawo zamówień publicznych. Sytuacja już do tego dojrzała. Musimy wreszcie zaufać wszystkim, że ceny najniższe, to są ceny ludzi, którzy nie wiedzą, do czego przystępują. Potem nie jest to problem tego, który wygrał przetarg, tylko tego, który zamówił, a także jest to problem tego, który chce skorzystać z realizacji tej inwestycji.

Jestem pewien, że gdybyśmy nie byli w takiej euforii wobec tych igrzysk, które organizujemy dla kilkuset chuliganów, to na pewno te ceny nie wzrosłyby tak wysoko. Byłby spokój, wszyscy realizowaliby to, co do nich należy. Drogi byłyby oddane do użytku pewnie w tym samym terminie w jakim będą oddane. Bo jeżeli na drodze realizacji inwestycji wystąpią zabytki i zobaczy to archeolog, to i tak trzeba tę inwestycję przerwać na tak długo, aż się tego wszystkiego nie zrealizuje.

Dlatego trzeba patrzeć na wszystko spokojnie. Myślę, że do przetargów, do zamówień publicznych, trzeba jednak przywiązywać większą wagę. Trzeba czytać, trzeba analizować i wymagać od tych, którzy te zamówienia opracowują, żeby były również przewidziane te elementy, o których mówimy. W dyskusji występuje polska firma Lotos-Asfalt, o której ostatnio w Sejmie mieliśmy długą i głośną debatę, bo przecież mieliśmy projekt, który był przegłosowywany. Myślę, że jest to spółka-córka, w której cena asfaltu idzie w górę, myślę, że nie z jej winy. Czy jednak w zamówieniach publicznych nie powinno być

podane do publicznej wiadomości, że opieramy to na kursie euro? Jeżeli cena euro idzie w górę, to i cena produktu w złotówkach idzie w górę, jeżeli w dół, to także idzie w dół. W obydwie strony powinno być działanie tego zamówienia publicznego.

Zanotowałem sobie, że są dwie firmy na rynku produkujące asfalt. To jest pole do popisu, żeby wykorzystać moment, jaki im się chyba nigdy w życie nie nadarzy. Po czerwcu 2012 na pewno te firmy będą myślały o zbyciu swojego produktu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk; proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni goście. Wydaje się, że powoli zmierzamy do konkluzji. Ta konkluzja jest, jeśli mnie pamięć nie myli, stała i tożsama. Jak sięgam pamięcią, tak jest od 7 lat w tym parlamencie. Czyli ustawa – Prawo zamówień publicznych, jej niedogodności, konieczność jej zmiany, konieczność urealnienia zasad zlecania inwestycji drogowych. Nie słyszałem w ostatnich siedmiu latach żadnego posła, a szczególnie przedstawiciela strony rządowej, który by stwierdził, że ustawa – Prawo zamówień publicznych jest bardzo dobra, nie wymaga zmian i te zmiany nie są konieczne. Słyszymy stale o potrzebie zmiany ustawy, ale tej zmiany po prostu nie ma. Jak nie ma woli, to i nie ma zmiany, tak to po prostu jest. Taka jest rzeczywistość.

Myślę, że nie powinniśmy dzisiaj konkludować tylko i wyłącznie odnosząc się do ustawy – Prawo zamówień publicznych. Spotkaliśmy się w zacnym gronie, przedstawiciele wielkich graczy na rynku infrastrukturalnym, wymieniliśmy uwagi. Padło kilka bardzo ciekawych i interesujących stwierdzeń, a także stwierdzeń trochę mniej interesujących. Na tym koniec, zaczekamy może miesiąc, może dwa, może pół roku, do kolejnego zdarzenia.

Jeżeli pan przewodniczący Komisji Infrastruktury mówi o tym, że dzisiaj spotykamy się, aby mówić nie tyle o problemach wykonawców, ile o systemie budowy i realizacji dużych inwestycji infrastrukturalnych, to mówmy także, albo przede wszystkim, o tym. Mówmy o tym w kontekście… Albo inaczej; mówmy o roli zamawiającego, mówmy o wykonawcy. Mówmy o tym, jak te relacja dzisiaj na polskim rynku wyglądają, jak wyglądały rok, dwa, trzy lata temu. Mówmy o tym, jakie wyciągano wnioski z poprzednich debat i spotkań sejmowych, które chociażby na forum Komisji Infrastruktury miały miejsce.

Jakie wnioski z tych debat wyciągnięto? Dzisiaj stawiam pełną stawkę, że nie wyciągnięto żadnych wniosków. Mało tego, nikt nie wsłuchiwał się w głos ekspertów. Ja nie mówię o głosach parlamentarzystów. Chciałbym też zwrócić uwagę tym, którzy wytykają parlamentarzystom krytyczną ocenę, że często ci parlamentarzyści rozmawiają z ludźmi z branży. Odnoszę wrażenie, że ci, którzy stoją po stronie zamawiającego, kierują się tylko i wyłącznie własną mądrością, nie weryfikują tej mądrości.

Oto mamy taki stan rzeczy, że zleconych zostało inwestycji albo prac budowlanych, robót budowlanych, na kilkadziesiąt miliardów złotych. My dzisiaj zastanawiamy się, co zrobić, żeby się je udało zrealizować.

Szanowni państwo, przecież to wszystko jest postawione na głowie. Już wielokrotnie publicznie odnosiłem się do pewnych przedsięwzięć, które należy w trybie natychmiastowym podjąć, aby ten stan rzeczy, jaki nas otacza, zmienić.

Szanowni państwo, usłyszałem dzisiaj utyskiwania – proszę tego nie odczytywać jako wycieczkę personalną – że posłowie zgłaszają zawiadomienia do prokuratury. Gdyby pan, panie dyrektorze, śledził uważnie stronę internetową swojego szefa, mam tutaj na myśli ministra infrastruktury, to dwie godziny po spotkaniu, w którym braliśmy udział w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, przeczytałby pan na tej stronie, że minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak sugeruje, zaleca posłom Prawa i Sprawiedliwości zgłoszenia do prokuratury informacji, które zasłyszeli.

Tak, że wie pan – to nie jest tak – przepraszam, zwracam się do zamawiającego, nie do dyrektora Witeckiego, ale do przedstawiciela zamawiającego, czyli do Generalnej

Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, do kierownictwa – że na dzień dzisiejszy macie bardzo źle, bo was opozycja prześladuje. Na dzień dzisiejszy sytuacja jest taka, że na skutek nieprzemyślanych decyzji, na skutek braku analiz, na skutek tego, że nie brano pod uwagę jakichkolwiek głosów ekspertów… Jeszcze raz odwołuję się do głosów ekspertów, a mamy zgromadzonych takich wystąpień i wypowiedzi z ostatnich czterech lat całą masę. Nie brano pod uwagę stanowiska środowisk zajmujących się przede wszystkim realizacją infrastruktury drogowej, chociażby środowisk związanych z biurami projektowymi, z dostawcami surowców itd.

Mamy taką sytuację, że przez trzy lata – proszę nie imputować, że jest to wystąpienie polityczne – przechwalaliście się państwo liczbą podpisanych umów. To był główny miernik skuteczności, to był główny miernik sukcesów rządu – liczba podpisanych kontraktów. Nie zastanawialiście się, na jakich warunkach, nie zastanawialiście się, jak trzeba zabudować nasypy autostradowe, żeby wykonawca mógł wyjść na zero. Czy ktoś ustalił cenę zamawiającego? Czy ktoś pochylił się nad tym, jak są sporządzone kosztorysy inwestorskie? Czy zastanowiliście się panowie, jaka jest minimalna cena, za którą jedną czy drugą autostradę można zrealizować?

Przykładem takiego działania, o którym dzisiaj mogę powiedzieć, że jest hucpą i winno być ocenione przez Trybunał, jest to co stało się w zeszłym roku. Chińska firma zeszła z budowy. Oczywiście, wykorzystano wszelkie możliwe środki, oskarżono Chińczyków o wszystko, nawet o to, że była powódź. Prawdopodobnie byli przyczyną tej powodzi. Następnie, w trybie urągającym wszelkim podstawowym zasadom zlecania inwestycji, wskazano nowego wykonawcę. Wskazano nowego wykonawcę nie badając jego możliwości i kondycji finansowej. I co dzisiaj mamy? Dzisiaj mamy kolejny kłopot na budowie.

Otóż, szanowni państwo, uważam i myślę – nie jestem w tym odosobniony – że jeżeli nie zmieni się filozofia podejścia do zlecania, do zamawiania inwestycji publicznych, realizacji inwestycji drogowych, to niczego nie zmienimy. To samo dotyczy kolei, ale dzięki Bogu na kolei nie mamy tego typu historii, jakie występują przy budowie dróg ekspresowych, autostrad i przy modernizacji dróg. Chciałem dzisiaj usłyszeć i byłem ciekaw wystąpienia zamawiającego. Nie oczekiwałem tego od pana ministra, ale oczekiwałem od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad informacji na temat kondycji firm, które realizują polskie autostrady. Chciałem wiedzieć, panie dyrektorze, czy wszystkie firmy realizujące konkretne inwestycje są w stanie te inwestycje ukończyć. Czy nie jest aby tak, czy nie dzieje się coś takiego, że za chwilę dowiemy się o jakiejś jednej, drugiej, trzeciej upadłości. Że powtórzy się syndrom autostrady A-4 w okolicach Brzeska, że syndrom autostrady A-2 się powtórzy.

Jeżeli mówimy o systemie realizacji inwestycji drogowych, to naprawdę należy się nad tym całym systemem pochylić. W tym przedsięwzięciu budowniczy nie mogą być w pewnym momencie wskazywani jako główna przyczyna zła. Bo inwestor musi pamiętać o tym, że posiada inżynierów kontraktów, którzy dyktują warunki realizacji inwestycji w trakcie jej wykonywania. Zalecają oni zamiany technologii, zalecają technologie zamienne. W końcu nie można zapominać o tym, że na zamawiającym leży odpowiedzialność za stosowane technologie budowy. Jeżeli minister Sławomir Nowak czyni spektakularne gesty, wychodzi na konferencji prasowej i mówi „pogonimy wszystkich tych, którzy doprowadzili do wykonania nawierzchni autostrad, które pękają", to ja się zastanawiam, czy to jest jakaś zmowa. Może wykonawcy się umówili, że należy tak urządzić nawierzchnie i podbudowy, żeby w pewnym momencie premier tego rządu, żeby w pewnym momencie minister odpowiedzialny za sprawy transportu, dostali tak wysokiego ciśnienia, żeby coś się z nimi stało. Tak? Żeby wpadli w turbulencję emocjonalną. To jest zmowa wykonawców inwestycji drogowych.

Prawda jest zupełnie inna. Ja mam pełne przekonanie, że i szefowie firm, i przedstawiciele tych firm tutaj obecni i nieobecni, do końca nigdy prawdy nam nie powiedzą. Relacje między zamawiającym a wykonawcą są takie, że nigdy do końca o wszystkim nie można powiedzieć, bo przecież trzeba współpracować. Przecież jutro jest czwartek, w przyszłym tygodniu też trzeba żyć, a w maju też trzeba realizować przedsięwzięcia. Miałem nadzieję, że dzisiaj dowiem się także od zamawiającego, jaki system zaproponuje, aby

wykonawcy polskich autostrad, dróg ekspresowych i modernizacji, nie mieli do czynienia z wejściem podwykonawców. Aby to nie było tak, że nagle budowa pustoszeje, bo nie ma podwykonawców. Generalny wykonawca, to jest 20% załogi, a 80% sił wykonawczych na budowie, to są podwykonawcy. Tylko jak się podwykonawcom nie zapłaci, to za chwilę ich na budowie nie będzie. Później będzie można wszystko tłumaczyć powodzią, gradobiciem, mrozami, czymkolwiek. Rzeczywistość, tak naprawdę, skrzeczy i przyczyny tkwią zupełnie w czym innym.

Reasumując: uważam że rząd powinien w tej materii podjąć bardzo szybkie i drastyczne decyzje. System podejścia i filozofię myślenia zamawiającego należy absolutnie zmienić. Tego, drodzy państwo, wymaga polska racja stanu, jeżeli mówimy o stanie budowy dróg w Polsce. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Janusz Piechociński, proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Mówimy o jednym z najtrudniejszych obszarów, w których sprawdza się wydolność państwa, rozumianą jako możliwość realizacji dużych zadań wieloletnich, na skomplikowanym styku rynku, regulacji, administracji państwa i pieniądza. Rocznie uczestniczę w ponad trzydziestu konferencjach, spotykam się z biznesem, rynkiem, politykami, administracją, instytucjami. Konferencje te poświęcone są procesom inwestycyjnym.

Po pierwsze, mówimy o tym już nie pierwszy raz. Przypomnę, że kiedy byłem poza parlamentem w roku 2005 i 2006, stałem na czele zespołu, który przygotował Białą Księgę procesów inwestycyjnych, z czego 70% doświadczeń wprowadziliśmy. To była metoda czółenka, kolejnych spotkań, zbierania wniosków z praktyki, korygowania, bo twierdzę, że tu nie wymyśli się doskonałych modeli. Tu musi być ciągła kontrola, monitoring, systemowe programy napraw, doraźne programy napraw, a nawet działania antykryzysowe poświecone jednej, konkretnej inwestycji, czy jednemu, konkretnemu zadaniu. O tym mówiliśmy już wielokrotnie. Takie duże spotkanie zostało kilkanaście miesięcy temu zorganizowane przez środowisko drogowe w Józefowie pod Warszawą. Wtedy na różnym poziomie ogólności przewidywaliśmy, co się wydarzy.

Nie chcę do tego wracać i rozpoczynać nowej debaty, także w wymiarze politycznym. Myślę, że trzeba skoncentrować się na wnioskach.

Pierwsza sprawa. Jesteśmy po kończącym się boomie drogowym, wchodzimy w dużo niższą falę, z określonymi zaszłościami i problemami. Cechą tego problemu jest to, że nie zrekompensuje się go poprzez zwiększenie podaży nowych robót, nawet alternatywnie, gdy zamiast dróg pojawią się w większej liczbie roboty na kolei i roboty w energetyce. Nie pojawią się w takiej liczbie, żeby wykorzystać zwalniany potencjał.

Zwracam uwagę, że mieliśmy prezentacje i wystąpienia firm, które mają bardzo różnorodny koszyk zamówień. Jedna trzecia czy dwie trzecie, to była infrastruktura. Reszta, to było coś innego. Jak wyglądają te firmy, które mają koszyk bardzo jednorodny, które nie mają takiego zaplecza finansowego? Miały to nieszczęście, że mają po kilka inwestycji. 70-80% to są inwestycje, z którymi te firmy sobie po prostu nie radzą. Z różnych powodów. Miejmy świadomość, że w całym systemie, w wyniku tych procesów i spowolnienia nakładów nie tyko na inwestycje, ale również na modernizacje i odtworzenia, grozi nam dramatyczny rynek posuchy. Mówiłem o tym, że będzie rosła liczba konkurujących podmiotów. Nieważne, jakie będzie kryterium w zamówieniach, ale jeśli do przetargu na konkretne zadanie będzie się zgłaszało 20-30 firm, to nie oszukujmy się, będzie wtedy dramatyczna presja. Przewaga na starcie tych procesów będzie należała do tego, kto ogłasza przetarg. Na tym etapie będzie miała miejsce dramatyczna rywalizacja tych, którzy chcą się „załapać" na zadanie. Mimo wszystko, bez względu na mechanizm, nastąpi zejście do ceny, która przy tej nieprzewidywalności jest ryzykowna.

W mojej ocenie powinno to iść w następującą stronę. Po pierwsze, działania systemowe, czyli ogłaszamy przetargi w walucie krajowej, żeby zdjąć ryzyka kursowe. W tym okresie, który analizujemy, nie były one takie złe, ale – uwaga – sytuacja jest

nieprzewidywalna i w tych działaniach gospodarczych wyjątkowo trudna. Po pierwsze – przechodzimy na złotówkę.

Druga sprawa, która nie wymaga zmian ustawowych, to indeksacja przy zadaniach wieloletnich, waloryzacja cen surowców i materiałów na podstawie oficjalnego wskaźnika cen podstawowych materiałów. Uwaga, wydaje się, że mamy zainfekowany dramatycznie rynek drogowy, a za chwilę z dramatyczną siłą ujawni się to samo na innych rynkach, w tym na rynku kolejowym. Część firm drogowych jest też firmami kolejowymi, ale pojawią się podobne problemy.

Uważam, i to jest poza sporem, że trzeba zmienić specyfikację. Jak Polska inwestycyjna długa i szeroka, trzeba wpisać inny mechanizm na podstawowe surowce, materiały, paliwa i energię, żeby nie sięgać do tego lepiku czy bitumitu, bo o tym też chcę powiedzieć. To jest tak – porównując czwarty kwartał do pierwszego stwierdzamy, że nastąpił wzrost cen oleju napędowego w kontraktach hurtowych o 18%. Trzeba pamiętać, że nie jesteśmy w okresie inwestycyjnym. Pierwszy kwartał to nie jest w budownictwie okres koniunktury punktowej i każdej innej, drogowej czy liniowej. Mimo to cena oleju napędowego w kontraktach hurtowych dla firm skoczyła o 18%. W związku z tym w tych materiałach i surowcach, które będą kupowane od kwietnia, pojawi się kolejny dramatyczny impuls kosztowy. Także w usługach pojawi się dramatyczny impuls kosztowy. Jeżeli te 18% wzrostu cen się utrzyma, to bacznie popatrzcie na kontrakty. Uwaga, wzrost cen dotyczy krótkiego czasu, to jest tylko kwartał.

Zwracam teraz uwagę na bitumit. Jako państwo pokazujemy tutaj niewydolność. Rynek jest zdominowany przez dwa podmioty. Skąd się wziął wzrost cen bitumitu? Po pierwsze, ze wzrostu ceny surowca do jego produkcji. Ale w polskich warunkach, kiedy państwo prześledzicie dokonania naszych głównych rafinerii, to okaże się, że największą dochodowość osiąga się w fazie wzrostu cen surowca bazowego, czyli ropy naftowej. Nie wtedy, kiedy na rynkach światowych ta cena się stabilizowała, a najczęściej spadała. To widzimy.

W momencie, kiedy weszliśmy w określoną fazę, było wiadomo, że będą poważne problemy z systematycznymi dostawami bitumitu. Zdominowany przez dwie firmy rynek wykorzystał tę okazję w stosunku do wykonawców budowlanych. To już analizowaliśmy. Rynek budowlany sygnalizował, że w którymś momencie drogi wychodzą z ziemi, robi się pierwsze nakładki i wchodzi się w etap wylewania asfaltów. Jak już poszło wylewanie asfaltów, to w krótkim okresie inwestycyjnym nastąpiło podwojenie czy potrojenie zapotrzebowania na ten materiał. Tak szczęśliwie się stało, że Lotos uruchomił, to co uruchomił w wyniku inwestycji. Gdyby tego nie zrobił, mielibyśmy w ogóle niedobór asfaltów na polskim rynku. Było takie zagrożenie, pamiętam takie szacunki.

Nam wszystkim, nie tylko rynkowi, zabrakło możliwości przeciwdziałania, a przecież jest oddziaływanie właścicielskie, są rady nadzorcze, resort jeden i drugi, który powołuje rady nadzorcze i ma wewnątrz firmy wpływ na strategię jej działania. Z drugiej strony jest jeszcze Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Ale ten Urząd, jeśli już, to zajmuje się wpływem cen detalicznych benzyny i ropy, a nie zajmuje się mechanizmem wzrostu cen tych produktów.

Wydaje się, że w kontraktach dłuższych niż sześć miesięcy, trzeba dokonać waloryzacji cen na podstawie wskaźnika inflacji prognozowanego przez ministra finansów albo wskaźników statystycznych oddziału lubelskiego Głównego Urzędu Statystycznego. Polecam ostatnie jego opracowanie na temat wzrostu cen, są bardzo ciekawe i bardzo interesujące. Można się czepiać metodologii, ale twierdzę, że jest to najsolidniej funkcjonujący w tym obszarze oddział GUS, który bardzo konsekwentnie pokazuje ceny i koszty w budownictwie. Warto sięgnąć do tego opracowania.

Teraz dotykamy sprawy waloryzacji cen surowców i najniższej ceny. Tu mam pytanie, tym razem do rządu. Otóż w wyniku akcji, w których także uczestniczyłem, i nacisków na Urząd Zamówień Publicznych, padły deklaracje, że będzie przygotowany projekt…

Czy mogę prosić o spokój? Wiem, że to nie jest ciekawe w porównaniu ze stratami, które poniosły ważne polskie firmy budowlane i wszyscy myślimy, kto zapłaci te kilkadziesiąt milionów jednej firmie, trzydzieści milionów drugiej i dwadzieścia kolejnej. Zakładamy, że to państwo zapłaci. Pan poseł słusznie zwrócił uwagę, że gdyby państwo

chciało nawet zapłacić, to w budżecie Krajowego Funduszu Drogowego i w budżecie państwa na drogi krajowe, nie ma takich pozycji.

Jednocześnie chcę przestrzec, nie państwa posłów, ale przedstawicieli mediów, że porównywanie cen wybudowania jednego kilometra autostrady w Polsce i w innych krajach europejskich, bez sięgnięcia do legendy, jest po prostu bardzo ryzykowne i prowadzi do fatalnych wniosków. Proszę państwa, naprawdę tak jest, że my w swojej polityce ochrony środowiska uwzględniamy rybkę, która się urodziła w basenie przeciwpożarowym, a nie uwzględniamy skwerów w dużym mieście. Tutaj każemy płacić na ekologię, a przy skwerze uznajemy, że to wcale nie jest potrzebne. Te same środowiska ekologiczne, które walczą o rybkę z basenu przeciwpożarowego i będą za nią umierać, nie widzą problemu ze skwerem. To wcale nie jest żart, taki basen mamy na przedłużeniu południowej obwodnicy Warszawy po tamtej stronie Wisły. Za brak skweru likwidowanego przy budowie dużego osiedla deweloperskiego nikt nikogo w Polsce nie oskarża i nie widzi w tym problemu. To państwo, to samorząd powinien zapewnić rozwiązanie tego problemu, a nie my przez określone regulacje.

Pokazuję bardzo wyraźnie, że jest zapowiedź zmian przepisów o zamówieniach publicznych. Padły pewne deklaracje, które dotarły do sejmowej Komisji Infrastruktury, że jest próba wzmocnienia poprzez zamówienia publiczne pozycji, nazwijmy to, miejscowego rynku wykonawstwa na rynku krajowym. Chciałbym, żeby resort infrastruktury, a jeśli nie resort, to rząd, na piśmie udzielił nam odpowiedzi, czy faktycznie w tym obszarze Urząd Zamówień Publicznych przygotowuje jakieś rozwiązania. Być może jest to pochodna tego, co robi Komisja Europejska w walce o dostęp do rynku azjatyckiego, gdzie zapowiada sankcje w zakresie ochrony rynku. Mieliśmy taki sygnał, że ponieważ do wejścia na polski rynek przygotowują się kolejne firmy europejskie, będzie próba wpisania do zamówień i weryfikacji wstępnej oferentów, sprawdzonych już firm, które mają doświadczenie na rynku. Chciałbym zobaczyć, jaki to ma być mechanizm.

Panie dyrektorze, mówię tylko, że w jednej z wypowiedzi dyrektora z Urzędu Zamówień Publicznych usłyszałem, że nad czymś takim pracują. Jeśli tak, to zmienia to trochę logikę w tym obszarze. Poprzednio, o czym przypominam, kierowaliśmy się tym, że prawo europejskie nie pozwala na tego typu protekcjonistyczne działania. Chociaż wiemy, że w praktyce inwestycyjnej tych krajów, z reguły wygrywa firma miejscowa, mimo że są obiektywne i bardzo czytelne kryteria. Okazuje się, że decydent publiczny mając możliwość wyboru, wybiera firmę miejscową.

Jeszcze uwaga dotycząca rynku w ogóle. Proszę państwa, na rynku wykonawstwa, na rynku drogownictwa, zachwiały się proporcje pomiędzy inwestycjami a resztą. To powoduje określone konsekwencje. Mamy nagle nadmiar podaży firm podwykonawczych i znowu najniższą cenę. Firmy podwykonawcze są w jeszcze gorszej sytuacji w stosunku do głównych konsorcjantów, niż to się dzieje przy rozstrzyganiu kontraktów. Zwracam uwagę, że zmniejszyliśmy środki na odtworzenie, utrzymanie dróg i poprawę bezpieczeństwa na drogach. To też jest bardzo niebezpieczne rozmywanie struktury rynku.

Jeszcze jedna uwaga. Prezentowały się dzisiaj firmy, które mają w dużej mierze własne wykonawstwo. Sytuacja jeszcze bardziej staje się skomplikowana, kiedy analizujemy przykłady tych kontraktów, w których firma, główny koncesjonariusz, tak naprawdę miał tylko oprawę finansową i zdolność przedłożenia oferty. Zakładał, że zrealizuje zadanie podwykonawcami. To jeszcze jest inna logika, jak posłuchamy samych zainteresowanych.

Kończąc. Poza tymi głównymi tezami i sprawami, które wymieniłem, jest nam potrzebny dla różnych segmentów rynku pilny audyt tego, co się dzieje. Myślę, że także po stronie rynku powinno to wzbudzić zainteresowanie. Myślę, że mamy wiedzę bardzo obiegową, poza tym, że wiemy, iż na pewno jest bardzo trudno i źle. Poza tym wiemy, że część wykonawców poniosła bardzo poważne straty. Poza tym wiemy, że na większości realizowanych budów istnieje problem przepływu środków, zatorów płatniczych i sumowania się konfliktów w relacjach wykonawców z podwykonawcami. Tak naprawdę, jest to tylko informacja sformułowana na podstawie rozmów indywidualnych, czy sygnałów prasowych lub publicznych wystąpień.

Mam apel do środowiska, do Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa i do Polskiego Związku Pracodawców Drogownictwa, żeby maksymalnie szybko przeprowadziły swoisty, anonimowy audyt stanu rynku. Poprosimy o głębszy materiał analityczny w tej sprawie. Jeśli już go macie, to proszę, abyście się tą wiedzą z nami podzielili. Bo dzisiaj, pierwszy raz w historii, nie tylko dyrektor, ale i poseł Piechociński widział, że jedna z firm giełdowych pokazała z pełną szczerością swoją efektywność na poszczególnych kontraktach. To pokazuje skalę wyzwań, dramatu i determinacji, także wewnątrz firm o charakterze rynkowym. To istotne, szczególnie, gdy dotyka firm giełdowych. Tyle z mojej strony.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pan Marek Michałowski.

Prezes Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa Marek Michałowski:

Marek Michałowski, Polski Związek Pracodawców Budownictwa. Niedawno, na posiedzeniu naszej radzie zastanawialiśmy się, czy program autostrad to właściwie sukces czy porażka. Do końca szukaliśmy argumentów „za" i „przeciw". Proszę państwa, po tym co usłyszałem dzisiaj na tej sali muszę przyznać, że wieje grozą. Proszę państwa, powiem to, co my, budowlańcy, rozumiemy jako sukces. Sukces jest wtedy, kiedy po zakończeniu tematu, niech to będzie odcinek autostrady, inwestor jest zadowolony, bo ma dobrze jakościowo, przyzwoicie wykonaną w terminie autostradę, za przyzwoitą cenę. Generalny wykonawca jest też zadowolony, bo zarobił na tym parę złotych. Podwykonawcy są zadowoleni, bo dostali w terminie zapłatę. Zadowoleni są pracownicy, bo otrzymali premię, zadowoleni są właściciele, bo mają parę złotych na dywidendę.

Wszystkie te elementy udało się panom poruszyć, bo panie się w dyskusji nie wypowiadały. Usłyszeliśmy przede wszystkim od pana posła, że budujemy nieprzyzwoicie drogo. Nie padło to wprost, ale chcę państwu powiedzieć, a pewnie generalny dyrektor to potwierdzi, prawie wszystkie autostrady są opóźnione. Prawie nic nie budujemy w terminie. Do tego usłyszeliśmy od pana dyrektora Witeckiego, że budujemy fatalnie jakościowo. Inwestor jest niezadowolony ze wszystkich możliwych zadań. Budujemy drogo, nie w terminie i źle jakościowo.

Generalni wykonawcy, sami państwo słyszeliście, mimo tych drogich autostrad, dopłacają do tego interesu setki milionów złotych, pracownicy nie mają premii, podwykonawcy nie dostają pieniędzy. Budżet państwa też jest niezadowolony, bo nie ma podatków. Jak nie ma zysków i premii, to nie ma od czego płacić podatków. Jak się tego wszystkiego słucha, to przy nas Grek Zorba to pikuś. Takiej pięknej katastrofy jeszcze się nam nie udało zafundować.

W związku z tym warto się zastanowić… Przepraszam, przede wszystkim ja się z tym wszystkim nie zgadzam. To po pierwsze. Tak źle nie jest, budowanych jest naprawdę sporo autostrad, sporo pieniędzy się nadal kręci. Tam gdzie są straty, tam są straty, gdzie są zyski tam są zyski. Myślę, że z jakością też nie ma tragedii. Próbujemy to zmienić, w pewnym sensie walczymy medialnie i wyciągane są pewne sprawy, ale tak naprawdę, nie budujemy gorzej niż na Zachodzie, nie budujemy też specjalnie drożej niż na Zachodzie. Może nie umiemy zoptymalizować projektów?

Warto natomiast, proszę państwa, zastanowić się, dlaczego to się stało. Właściwie wszystko znowu zostało powiedziane – bo najniższa cena jako jedyne kryterium, bo nierealne terminy, bo chcieliśmy wszystko wybudować na Euro 2012, bo brak współpracy, bo krótkie gwarancje, a w związku z tym i słaba jakość. Do tego wszystkiego dodać trzeba nagromadzenie tematów w jednym momencie, plus kurs euro, co wywołało ogromną jazdę cen wszystkich podstawowych materiałów budowlanych. Zapomnieliśmy jeszcze powiedzieć o kruszywach, których ceny także ostro poszły w górę, o pensjach. Budownictwo w pewnym okresie zaczęło zarabiać lepiej niż średnia krajowa itd. Okazuje się, że nie można było na to zareagować.

Dlaczego nie można było zareagować? Ano dlatego, że w kontraktach kompletnie zawiązaliśmy sobie ręce. Była najniższa cena, sztywno wszystko zapisane – musisz

zrealizować. Projekt musi być wykonany w takim kształcie, w jakim został przyjęty, ani jednej zmiany, a sami mówimy, że budujemy dwa, trzy, cztery lata dłużej.

W związku z tym, proszę państwa, do czego zachęcamy Generalną Dyrekcję? Do zmian. I rzeczywiście, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, jako główny inwestor, reaguje ostatnio na to, co należy zmienić, a mamy, proszę państwa, naprawdę dobry okres. Jesteśmy między jedną kadencją unijną a drugą. Kończą się pieniądze z pierwszej perspektywy unijnej, szykują się pieniądze z drugiej perspektywy unijnej. Jest okres spowolnienia, czyli trudnego czasu, ale czasu, który warto wykorzystać na przygotowanie naprawdę sensownych, nowych tematów.

Chcę odczarować jedno. Możemy wieszać psy na prawie zamówień publicznych, ale to nie do końca jest prawda, że to ono jest winne wszystkiemu złu. Naprawdę, prawo zamówień publicznych dopuszcza sporo rzeczy, tylko trzeba chcieć. Trzeba chcieć, żeby rzeczywiście cena przestała być jedynym kryterium. Ona musi być nadal podstawowym kryterium, ale nie jedynym. Musimy wprowadzić, proszę państwa, waloryzację, bo non stop będziemy spotykać ostre wzrosty i spadki cen. Chcę państwu powiedzieć, że firmy zgodzą się, jeżeli będą raptowne obniżki materiałów, na obniżenie ceny kontraktów. Firmy wolą mieć mniejszy, ale za to pewny zysk. Nie chcą jednak zbytnio ryzykować, nie chcą brać na siebie ryzyka inflacji.

Proszę państwa, potrzebne są dłuższe gwarancje, co zapowiedział pan dyrektor Witecki. To wymusi lepszą jakość, bo jak będę wiedział, że w ciągu dziesięciu lat mam naprawiać to co zbudowałem, to będę naprawiał. Nie chcę podpisywać kontraktu na dwa lata gwarancji, a potem, żeby mi nagle proponowano, że tych lat gwarancji ma być pięć, sześć, siedem. To rzeczywiście jest trochę nieuczciwe.

Realne terminy, proszę państwa. Na szczęście kończy się Euro 2012, nie musimy już budować na żadną większą imprezę, możemy zaplanować normalny okres realizacji inwestycji i w tym okresie budować. Namawiam do tego, bo od momentu zaprojektowania do momentu realizacji inwestycji mija kilka lat, a więc zmieniają się warunki. Dlatego musi być współpraca i szukanie optymalnych rozwiązań w zmieniających się warunkach. Na to wszystko, proszę państwa, FIDIC pozwala, tylko trzeba go wziąć w całości i zacząć go stosować.

Chcę państwu powiedzieć, że nie mogło się nam trafić nic lepszego, niż ci Chińczycy. To obudziło chyba wszystkich. Do tej pory uważaliśmy, że może przyjść na budowę autostrady kto chce, może dać byle jaką cenę, wybuduje i będziemy mieli świetnie. Chińczycy wreszcie obudzili myślenie po wszystkich stronach. Okazało się, że jednak budownictwo to jest lokalny biznes. Tak jak jest w całej Unii Europejskiej: w Niemczech budują Niemcy, we Francji – Francuzi, w Hiszpanii – Hiszpanie. W Polsce budować powinni Polacy. Jeżeli sensownie ułożymy warunki, przewidzimy to wszystko i zaczniemy planować normalną współpracę, to nie będziemy siebie nawzajem od oszustów wyzywać. Nie będziemy musieli schodzić z placów budów, autostrady będą tańsze, a firmy będą miały zyski. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pan Wojciech Malusi.

Prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa Wojciech Malusi:

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Właściwie już wszystko dzisiaj powiedziano. Chcę tylko zabrać głos na temat, o którym mówiliśmy w Izbie, na który mamy uchwały, na który mamy wypracowane stanowiska.

Pierwsza sprawa. Jeden z posłów mówił o cenach realizacji inwestycji autostradowych. Swego czasu z kolegą Adrianem Furgalskim z Zespołu TOR, zupełnie odrębnie, badaliśmy ceny budowy autostrad w Europie. Można stwierdzić, że cena budowy jednego kilometra autostrad na poziomie 11 milionów euro, mieści się raczej w niższych średnich stanach w Europie, tak to można powiedzieć. Wszelkie opowieści, że w Chorwacji buduje się jeden kilometr autostrady za 7 milionów euro są po prostu nieprawdziwe. Nie wiem skąd wzięto te dane, bo na przykład kilometr budowanej autostrady ze Splitu do Ploce, a jest to miejscowość położona sto kilometrów przed Dubrownikiem, kosztuje 13 mln euro. Byłem tam, jestem tam co roku.

Głos z sali:

Tam są góry.

Prezes OIGD Wojciech Malusi:

Tak, ale u nas jest więcej mostów. Proszę w ten sposób nie mówić. Proszę nie mówić o danych z budowy autostrady z Danii, skoro w Danii w ostatnich pięciu latach nie wybudowano ani jednego kilometra autostrady, bo tam już wszystko jest wybudowane. Proszę nie posługiwać się tymi danymi. Jeśli pan chce zastosować niższe ceny, to mamy przykład i syndrom Chińczyków – sprawa zupełnie jasna.

Sprawa asfaltów. To jest bardzo istotna sprawa. Wartość cenowa bitumu, a nie bitumitu, panie pośle Piechociński, to jest połowa wartości masy mineralno-bitumicznej. Jeżeliby panów posłów by to zainteresowało, to byłbym niezwykle wdzięczny. Przy wzroście cen asfaltu przez rok wynoszącej 44%, masy bitumiczne podrożały o 22%. Te śmieszne 6% asfaltu, to w efekcie jest 22%.

Zgadzam się z przedstawicielami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, którzy są obecni na sali, że tutaj już nic nie da się zrobić. Polskie przepisy i podpisane umowy nie pozwalają na waloryzację cen. Co zrobić dalej? Obowiązkowo trzeba doprowadzić do tego, ażeby w przyszłych kontraktach była zapisana waloryzacja cen, działająca oczywiście obustronnie. Jak coś idzie w dół, bo była taka obawa, to wykonawcy oddają pieniądze. Proszę państwa, tak już było, to nie jest nic nowego.

Teraz tak, proszę państwa. Następna sprawa. Jeżeli nic się nie da zrobić przy kontraktach, które już są zawarte, a zaraz znamy przyczynę i powód tego, to trzeba się zastanowić, co dalej. To jest pierwsza rzecz, którą trzeba zrobić, czyli wprowadzić waloryzację.

Dwa – wprowadzić większy zakres obowiązywania zasad FIDIC przy realizacji tych wszystkich robót. Wówczas wszelkiego rodzaju ryzyka są bardziej sprawiedliwie podzielone pomiędzy wykonawców a inwestora.

Trzecia, bardzo istotna sprawa. Trzeba się zastanowić nad następującymi sprawami. Tutaj być może niektórych zaskoczę, ale uprzejmie informuję, że nie widzę innego kryterium jak cena przy wykonywaniu robót budowlano-montażowych. Bo w jaki sposób wycenić wiarygodność? W jaki sposób wycenić jakość wykonywanych robót? Gdzie mamy tę miarę? Tej miary, proszę państwa, nie ma. Przyznaję racje mojemu przedmówcy, który powiedział, że faktycznie, trzeba dobrze wykorzystać obowiązujące prawo zamówień publicznych w zakresie kontroli wiarygodności przedstawionych dokumentów przez poszczególnych oferentów.

Chcę przypomnieć jedną sprawę. Pan przewodniczący Stanisław Żmijan powinien to dokładnie pamiętać, podobnie jak niektórzy koledzy wykonawcy. Realizowaliśmy roboty finansowane z Banku Światowego. Pan prezes Robert Dziwiński też to powinien pamiętać. Zobaczcie państwo, jakie warunki były postawione przez Bank Światowy. Po pierwsze, do przetargu, w którym są użyte środki Banku Światowego, może przystąpić firma, która ma sprzedaż w ostatnim roku, a nawet średnią z ostatnich trzech lat, większą jak 2,4. To taki wskaźnik. Tak jest. A roboty podstawowe, bo tak było wydzielone, swoimi siłami firmy muszą wykonać minimum w 60%.

Proszę państwa. Mamy generalnie wielkiego pecha z realizacją tego typu inwestycji, bo szaleństwo było. Jestem starym człowiekiem, pracuję od roku 1968… Pan pozwoli, niech pan nie przeszkadza, panie pośle. Dziękuję bardzo. Proszę państwa, pracowałem w roku 1970. Wtedy terminy były takie – albo na rocznicę rewolucji październikowej, albo na 22 listopada. Oczywiście, 22 lipca. Przepraszam, powinienem to pamiętać. Teraz zdarzyły się te paskudne mistrzostwa Europy. Zawsze są jakieś terminy, które psują dobre imię drogowców. Proszę państwa, dajmy spokój z tymi terminami, jak nie wychodzi, to nie wychodzi.

Jeżeli chodzi o inne kryteria, niż kryterium ceny. Można takie kryteria zastosować i to proponujemy. Mówię o tym, co trzeba szybko zrobić, żeby pójść do przodu przy robotach projektowych. Trzeba wprowadzić kryterium zaangażowania kapitałowego dokumentacji zleconej do opracowania. Czyli, inaczej mówiąc, niech to będzie wycenione na przykład w relacji 60% cena, a 40% kapitałochłonność zamówionego zlecenia. Inaczej

mówiąc, dołożyć projektantom 7% więcej ceny przy wykonaniu drugiej dokumentacji, bo tak to jest wycenione. Na podstawie tych dwóch dokumentacji przeanalizować, co się opłaca. Czy się opłaca zapłacić więcej, czy się opłaca zapłacić mniej, żeby warunki przedstawione przez zamawiającego były spełnione. To są praktycznie jedyne rzeczy projektowe, przy których można zastosować inne kryterium niż cena.

Kolejna rzecz, dwie inicjatywy podjęte przez Generalną Dyrekcję. Tylko dziwię się zachowania państwa. Panie dyrektorze Witecki, nie oczekuję odpowiedzi pana asystenta na bardzo poważny temat – w jaki sposób załatwić sprawę podjęcia inicjatywy legislacyjnej zmieniającej Kodeks cywilny i relacje pomiędzy generalnym wykonawca a podwykonawcą. To jest zbyt poważny temat, żeby pana asystent pisał do mnie, że w gruncie rzeczy to nie jest pana sprawa, tylko moja, żeby wystąpić z inicjatywą. Ja z panem teraz publicznie dyskutuję, że szybsza i lepsza byłaby inicjatywa legislacyjna, gdyby pan zgłosił sprawę swojemu ministrowi. Pański minister zgłosiłby na posiedzeniu Rady Ministrów rozpoczęcie działań legislacyjnych. Jak pan dobrze wie, bardziej skuteczne jest działanie legislacyjne, jeżeli nowelizacja idzie przez rząd, a nie przez projekt społeczny.

Generalny dyrektor GDDKiA Lech Witecki:

To nie ja.

Prezes OIGD Wojciech Malusi:

To jakiś pański dyrektor biura, nie wiem, może zastępca dyrektora biura. Odpisze panu moja asystentka. Jeżeli się mamy szanować, panie dyrektorze, to oczekuję kontaktu z panem, a nie z dyrektorem jakiegoś pana biura. Przepraszam bardzo.

Kolejna inicjatywa. Proszę państwa, jest problem ze znalezieniem pieniędzy na utrzymanie dróg. Jest rzeczą wiadomą, że jest algorytm, z którego wynika, że trzeba mieć 10% środków przeznaczonych na utrzymanie dróg, w porównaniu do środków inwestycyjnych. Zakładając teoretycznie, że tych środków inwestycyjnych w 2012 roku ma być około 30 miliardów złotych, to prosto można wyliczyć, że pieniędzy na utrzymanie całej sieci dróg krajowych, potrzeba 3 miliardy złotych. A Generalna Dyrekcja, proszę mnie poprawić, jeśli się mylę, na dzień dzisiejszy ma do dyspozycji na utrzymanie dróg kwotę – uwaga – 217 mln zł. To co z tym zrobić? Już się poprawiło?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę nie toczyć dyskusji, proszę odpowiedzieć.

Prezes OIGD Wojciech Malusi:

Dobrze, nie będziemy teraz dyskutować. Kolejna sprawa, proszę państwa, chodzi o warunki, które państwo stawiacie. Już nie kryteria, tylko warunki. Nie mogą być postawione warunki na przykład takie – to jest prawda, ale muszę to potraktować żartem, bo inaczej się nie da – jeden z zamawiających stawia warunki, że do przetargu na remont drogi mogą przystąpić firmy mające doświadczenie w pracy bitumem. Oczywiście, do przetargu przystąpiły firmy drogowe kalkulujące, ile kosztuje metr remontu drogi. Do przetargu przystąpiła też firma dekarska – która notabene go wygrała – dlatego, że stwierdziła, iż ma doświadczenie pracy z bitumem.

Jako przykład daję państwu jeszcze inną sprawę. Większość firm kalkuluje w taki sposób, że akceptuje i wszyscy akceptują, cholernie źle – przepraszam za wyrażenie – przyjęte zwyczaje wykonywania niektórych robót przez firmy niezarejestrowane albo nie rejestrujące pracowników. Podam przykład, nie podając jakie to miasto. To jest miasto powiatowe w Wielkopolsce. Na 11 listopada ubiegłego roku miał być wykonany remont wielkiego placu, przy którym siedzibę miało starostwo, prokuratura, urząd pracy i wszyscy święci. Przetarg ogłoszony został oczywiście z kryterium najniższej ceny, bez badania wiarygodności oferentów. Wygrała go firma oferująca najniższą cenę. Gdyby zamawiającemu chciało się zbadać firmę, to stwierdziłby, że ma ona zatrudnionych siedmiu ludzi, a do wykonania zadania w terminie trzeba było zatrudnić 35 ludzi. Oczywiście, zbadano to – 28 ludzi pracowało „na czarno”, ale była pełna akceptacja.

Jest także akceptacja ceny ułożenia krawężnika na ławie betonowej. Wszystkie wyliczenia wskazują, że oprócz kosztu materiału niezbędnego do położenia tego krawężnika, koszt wynosi 19 zł za metr bieżący, ale aby wygrać przetarg trzeba było

zaproponować kwotę 14 zł. Dochodzi do paradoksu, że brygady czekające w firmach na robotę nie są zatrudniane, tylko zatrudniane są firmy „na czarno". Jeżeli jest społeczna i ogólna akceptacja takich zachowań, o których powiedziałem, to nie ma co oczekiwać, że nastąpią zmiany.

Reasumując – większa dokładność w sprawdzaniu ofert przedstawianych przez oferentów. Powiem tak, że jeżeli urzędnicy przyłożyliby się do analizy ofert złożonych przez Chińczyków, to w żadnym normalnym kraju Chińczycy nie zostaliby wybrani.

Powiem drugą rzecz. Jeżeli żylibyśmy w normalnym kraju, w którym funkcjonuje normalny proces inwestycyjny, to w żadnym przypadku żaden inwestor nie odważyłby się ogłosić przetargu z wolnej ręki, bowiem nie było żadnych przesłanek do tego, ażeby zastosować to kryterium. Oświadczam panu, panie dyrektorze Witecki, że takie postępowanie, to jest strzelanie sobie w stopę. Co najgorsze, nigdy, w żadnym przypadku, przy normalnych zdrowych zmysłach zamawiającego, nie wybrano by firmy takiej jak DSS. Firmy absolutne niewiarygodnej, nieprzygotowanej do realizacji zadań na autostradzie. To jest smutna prawda – te paskudne zasady, te paskudne zwyczaje musimy zmienić. Jeżeli tak będzie dalej, to nie macie co oczekiwać żadnych zmian. Należy odejść od tego, ażeby zamawiający cieszył się, że zaoszczędził dużo pieniędzy w związku z niskimi cenami panującymi na przetargach.

Oczywiście, wielcy wykonawcy, ci wykonawcy generalni, nie są bez winy, bo myśleli, że wyjdzie im tak, jak za poprzedniej dyrekcji. Obecnej dyrekcji serdecznie dziękuję, bez żadnej krzty ironii, że państwo ten proceder przerwaliście. Przystępowano do przetargu, występowano z najniższymi cenami i te ceny wygrywały, a potem mówiło się, że jakoś się to załatwi. Dlatego też bardzo dziękuję, że państwo postawiliście temu tamę.

Oczywiście, są tego konsekwencje, wszyscy cierpimy. Obecne kontrakty, niestety, jak wielokrotnie powiedziałem publicznie, skończą się na salach sądowych. Tak jak się kończy wiele innych rzeczy, wiele konfliktów pomiędzy zamawiającym a wykonawcą. To jest już sprawa przegrana. Ale na Boga, jesteśmy do dyspozycji po to, aby wypracować zdrowe zasady, które wyeliminują przypadkowe sprawy. Niech wygrywają firmy przygotowane do tego, a nie firmy-teczki, albo firmy, które sądzą, że zarobią pieniądze tylko na koordynacji robót. Jest wiele przetargów, które wygrywały firmy-teczki nie posiadające swojego wykonawstwa. To się musi wreszcie skończyć. Jeżeli tak jest, to nie mówmy o tym, że jest nadzieja na jakąś poprawę.

Liczę na to, że po piłkarskich mistrzostwach Europy nie będzie totalnego rozliczania za ten nieudany program. Sądzę, panie dyrektorze – jest chyba na to szansa – że pan pozostanie, że będziemy dalej współpracować. Niech się pan nie śmieje, bo na pewno ktoś wyciągnie konsekwencje za niezrealizowany program. Trzeba sobie z tego zdawać sprawę. Dlatego też sądzę, że będziemy współpracować. My w każdym razie, jak przez ostatnie cztery lata, jesteśmy gotowi do współpracy. Mam korespondencję, panie ministrze Jarmuziewicz, z sekretariatu pana premiera. Pan teraz udaje, że to dobrze. Mam korespondencję z sekretariatu premiera. Szef sekretariatu pana premiera Donalda Tuska sugeruje, aby kierownictwa resortów infrastruktury, transportu, budownictwa i tak dalej, spotkały się z organizacjami pozarządowymi, żebyśmy wreszcie usiedli i porozmawiali jak równy z równym. Nie ma innego kraju w Europie, który znam, W którym organizacje pozarządowe zrzeszające fachowców, były tak traktowane, jak w Polsce. My jesteśmy traktowani jak ryby, a każde odezwanie się na jakiś temat traktowane jest jako złośliwość. Pan dyrektor Witecki dojrzał do tego, mówiliśmy już o tym, że czasami albo bardzo często, rozumie moją krytykę. Ta krytyka jest bardziej konstruktywna niż złośliwa. Za to również dziękuję.

Namawiam do współpracy. Jest dużo do zrobienia przy przyszłych kontraktach, przy kontraktach w nowym rozdaniu środków Unii Europejskiej. Proszę jeszcze o bardzo ważną rzecz, o której nie mówiliśmy. Coś trzeba zmienić w zasadach finansowania inwestycji drogowych. Nie może być tak, żebyście wy, patrzę na was państwo, patrzę na ministra Jarmuziewicza i przede wszystkim na generalnego dyrektora, byli petentami, klientami ministra, który dysponuje pieniędzmi, a wy jesteście rozliczani za robotę. Tak być po prostu nie może. Trzeba coś zrobić, państwo posłowie, ażeby te zasady zmienić. Nie może być tak, że środki przychodzące z Unii Europejskiej przechodzą przez ministra

finansów i tylko od jego polityki, czytaj widzimisię, zależy, czy te pieniądze wrócą na drogi czy nie. To trzeba wreszcie otwarcie powiedzieć, że musi się zmienić polityka finansowania infrastruktury.

Namawiam do tego, ażeby w tej kadencji powstała ustawa zawierająca program budowy autostrad, łącznie ze sposobem finansowania. Ustawa ponadpartyjna, żeby nie było „my”, „wy”, co wy tutaj chcecie. Żebyśmy wspólnie ten temat podjęli. Żenujące są wypowiedzi co niektórych przedstawicieli władzy, którzy oficjalnie tylko opowiadają, że my wiemy, że infrastruktura to jest podstawa rozwoju gospodarczego kraju itd., i na tym się kończy. Witeckiego potem ciągają, opowiada różne pijarowskie historie: tyle żeśmy ogłosili przetargów, tyle nie zdążyliśmy wybudować kilometrów. Wiadomo jak jest, jeżdżę po autostradach, jeżdżę po budowach dróg i wiem, jak jest naprawdę.

Za dużo powiedziałem. Te wnioski są zsumowane. Prześlę je jeszcze raz na piśmie. Mam nadzieję, że nie będą odbijane i będzie się chociaż dyskutowało na ten temat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czasami jest tak, że warto pozwolić wypowiedzieć się do końca. Wszystko w porządku, dziękuję za wypowiedź.

Szanowni państwo. Będziemy kończyć posiedzenie Komisji. Są jeszcze dwa zgłoszenia, ale mam nadzieję, że będą to krótkie wypowiedzi. Proszę bardzo.

Przedstawiciel PKPP „Lewiatan” Rafał Bałdys:

Jeszcze raz Rafał Bałdys, Związek Pracodawców Branży Usług Inżynierskich. Chciałbym na sam koniec powiedzieć coś pozytywnego i konstruktywnego, a także podsumować to troszeczkę. Nasze wnioski, jako Związku Pracodawców Branży Usług Inżynierskich oraz Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”, są następujące. Proponujemy pierwszy scenariusz, żeby Radzie Zamówień Publicznych, która jest powołana przy Urzędzie Zamówień Publicznych, dołożyć kolejny obowiązek. Niech zajmie się ona weryfikacją całych procesów inwestycyjnych, nie tylko w infrastrukturze. Niech się tym zajmie. Niech przeanalizuje ten proces od samego początku. Jeżeli jakikolwiek beneficjent dostaje pieniądze na realizację jakiejkolwiek inwestycji, to niech Rada Zamówień Publicznych analizuje całe procesy inwestycyjne. Niech sprawdza zamówienia na planowanie, na studia, na projektowanie, na inżyniera kontraktu i na wykonawstwo. Niech to później będzie podstawą dla administracji do tego, żeby wprowadzać ewentualne zmiany w swoim systemie.

Druga rzecz, którą postulowalibyśmy jako środowisko inżynierskie. Tak jak mówił pan prezes Malusi, wprowadźmy w Polsce coś na kształt niemieckiego VOB. Wprowadźmy po prostu Kodeks Dobrych Praktyk. Niech to będzie akt, na który zgodzi się zarówno Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Polskie Linie Kolejowe, z którym zgodzą się środowiska inżynierskie. Akt, który będzie powszechnie stosowany. Jeżeli któryś zamawiający się do niego nie dostosuje, to będzie musiał wyjaśnić dlaczego.

Reszta wniosków, to tak jak mówiliśmy. Przede wszystkim, niestety, nie umiemy wybierać wykonawców inwestycji. Sama ustawa – Prawo zamówień publicznych, nie wymaga aż tak wielu zmian. To tyle z naszej strony.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan poseł Adam Abramowicz. Tylko krótka wypowiedź, proszę.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Warto było wysłuchać tej dyskusji do końca. Byłem tym może najmocniejszym adwersarzem, ale z obydwoma ostatnimi głosami zgadzam się i mogę się podpisać prawie w stu procentach. Uzyskaliśmy dzisiaj, przynajmniej ja uzyskałem, wyjaśnienie, dlaczego te kontrakty były podpisane tak niekorzystnie dla wykonawców. Tutaj to zostało wyjaśnione. Podpisywali je, bo myśleli, że będzie tak jak było. Czyli podpiszą kontrakt niekorzystny, ale będzie indeksowanie. Przychylam się też do tego, że dobrze, że nie ma indeksacji, bo inni wykonawcy, którzy przystąpili do przetargu, w momencie,

w którym go przegrywają, a później następuje indeksacja, są najnormalniej w świecie oszukiwani.

Reasumując – myślę, że wyciągniemy z tej dyskusji pozytywne wnioski na przyszłość. Niestety, teraźniejszość musi być jakoś pokryta przez firmy mające straty na budowach. Ich niefrasobliwość nie może być przekładana na budżet państwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, bardzo dziękuję wszystkim tym, którzy przyjęli nasze zaproszenie i mogli dzisiaj, wspólnie z nami, brać udział w tej dyskusji. Dziękuję przede wszystkim przedstawicielom firm, w szczególności tym, którzy zabierali głos na samym początku. Zawsze ten, kto zaczyna jest później oceniany, do niego się wszyscy odnoszą.

Myślę, że było tutaj wiele głosów bardzo znamiennych. My mówiliśmy przede wszystkim o tym, bo celem naszego dzisiejszego spotkania było omówienie problemów występujących w procesie realizacji dużych inwestycji budowlanych, infrastrukturalnych. Powiem tak – jest to pierwsza dyskusja na ten temat. Zwracam się tutaj do pana ministra Jarmuziewicza, bo bardzo dużo było głosów, wydaje mi się, że za dużo, kierowanych bezpośrednio do generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. Owszem, pan dyrektor jest osobą, która ma ogromny wpływ na to, co się w Polsce dzieje, jeśli chodzi o inwestycje infrastrukturalne, ale władztwo sprawcze, myślę, jest gdzie indziej. Mówię poważnie – władztwo sprawcze jest gdzie indziej, bo to Ministerstwo Infrastruktury kiedyś, a teraz Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, musi inicjować zmiany, które należy wprowadzać w ustawodawstwie, a nie Generalna Dyrekcja. Jest ona trochę w innym miejscu i myślę, że sobie z tego wszyscy panowie posłowie zdają sprawę. Tak, że nie rozliczajmy Generalnej Dyrekcji z tych działań, które w zasadzie nie ona powinna podejmować. Taka jest prawda.

Na tym chcę zakończyć dzisiejsze posiedzenie Komisji. Pan przewodniczący Żmijan? Trzeba się było do głosu zgłosić wcześniej, szkoda czasu.

Na tym kończymy dzisiejsze posiedzenie Komisji.